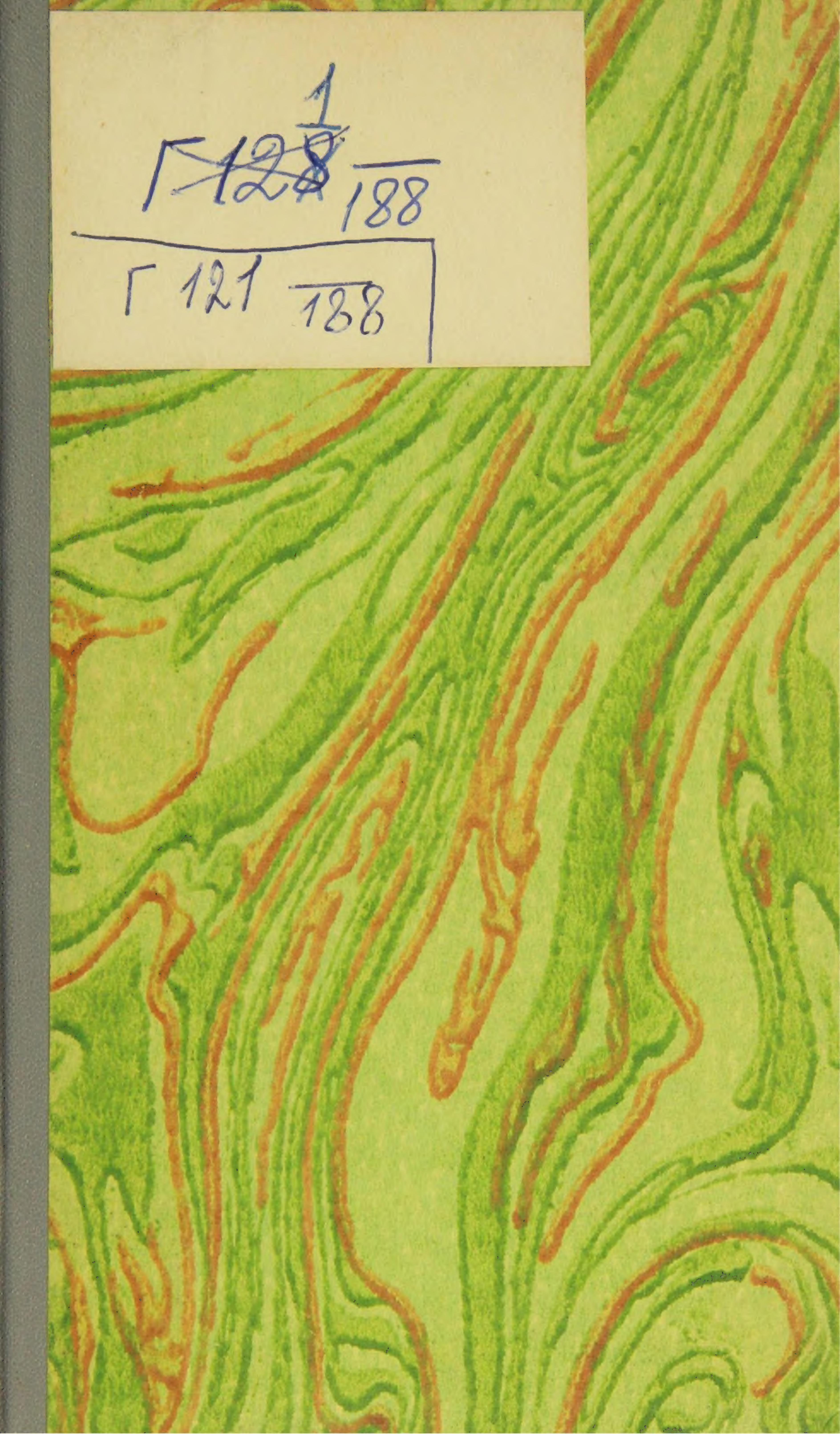
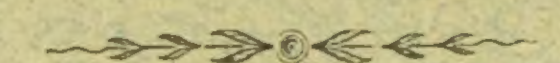

1
Г 128 188
Г 121 188

О проведеніи желѣзной дороги

до г. Тобольска,

какъ средствѣ къ оживленію Сѣвера

Западной Сибири.



Докладъ, составленный по порученію желѣзнодорожной комиссіи Г. Я. Маляревскимъ, одобренный Тобольскою Городскою Думой.



ТОБОЛЬСКЪ.
Губернская Типографія.
1907.

Печатано съ разрѣшенія Губернскаго Начальства.

О ПРОВЕДЕНІИ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

ДО Г. ТОБОЛЬСКА,

КАКЪ СРЕДСТВѢ КЪ ОЖИВЛЕНІЮ СѢВЕРА

ЗАПАДНОЙ СИБИРИ.

Докладъ, составленный по порученію желѣзнодорожной комиссіи Г. Я. Маляревскимъ, одобренный Тобольскою Городскою Думой.

ТОБОЛЬСКЪ.
Губернская Типографія.
1907.

О проведеніи желѣзной дороги до г. Тобольска, какъ средствѣ къ оживленію сѣвера Западной Сибири.

До начала пароходства по рѣкамъ Западной Сибири товарообмѣнъ, какъ внутри этой страны, такъ и между нею и Европейской Россіей совершался исключительно почти гужемъ, если не считать сплава на баркахъ хлѣба на низовья Оби изъ хлѣбородныхъ мѣстъ южной части Сибири и соли изъ Семипалатинской области. Поэтому изъ Сибири на всемірный рынокъ поступали только наиболѣе цѣнные товары, выносящіе дорогую гужевую перевозку: драгоцѣнные металлы, пушнина, частію рыба съ сѣвера и топленое масло съ юга Тобольской и Томской губерній. Для менѣе цѣнныхъ товаровъ, какъ, напримѣръ, хлѣбъ, мясо былъ единственный рынокъ внѣ Сибири—Уральскіе горные заводы, куда хлѣбъ могъ впрочемъ идти только изъ западныхъ уѣздовъ Тобольской губерніи. Вслѣдствіе этихъ причинъ хозяйство сибирскихъ крестьянъ носило характеръ натуральный, всѣ потребности удовлетворялись самими хозяевами, спросъ на продукты обработывающей промышленности былъ ничтожный, и цѣны ихъ были непомѣрно высоки. Сибирь въ экономическомъ отношеніи была отрѣзаннымъ ломтемъ Россійской Имперіи и жила своей жизнью, похожей если не на смерть, то на глубокій сонъ. Естественныя богатства ея пропадали даромъ, служа только для скудныхъ потребностей не многочисленнаго мѣстнаго населенія. Когда съ 1854 года на рѣкахъ Западной Сибири появилось пароходство, начались первые признаки экономическаго пробужденія. Но пробужденіе это было очень медленное, такъ какъ пароходство только облегчило перевозку товаровъ отъ одного края Западной Сибири къ

другому,—отъ Томска къ Тюмени, но не открыло удобнаго дешеваго выхода для сибирскихъ товаровъ за Уралъ. Поэтому число пароходовъ и перевозимыхъ на нихъ грузовъ возрастало медленно: съ 1854 года, когда пошелъ первый пароходъ „Основа", до 1885 года число пароходовъ возросло только до 57, что даетъ прироста менѣе 2-хъ пароходовъ въ годъ. Количество же перевезенныхъ воднымъ путемъ грузовъ, медленно увеличиваясь, не превышало въ концѣ періода 2,500,000 пуд. въ годъ. Болѣе сильный толчекъ экономическому развитію Сибири дало проведеніе желѣзной дороги отъ Перми до Тюмени, законченное въ 1885 году. Несмотря на всѣ неудобства этой дороги и ближайшей къ ней части обскаго бассейна, она все-таки открыла нѣкоторый выходъ въ Россію и за Уралъ для товаровъ и изъ такихъ мѣстъ, которыя раньше совсѣмъ не принимали участія въ товарообмѣнѣ: на Уралѣ и отчасти за Ураломъ появилась пшеница съ Алтая и изъ Семипалатинской области. Пароходство начало усиливаться, количество перевозимыхъ пароходами грузовъ возросло. Съ 1885 по 1893 годъ число пароходовъ на рѣкахъ обскаго бассейна возросло съ 57 до 102 (см. брошюру „Докладная записка Тобольской городской управы городской думѣ о продолженіи Уральской желѣзной дороги до Тобольска". Г. Тобольскъ. 1894 года. Стр. 42). Это даетъ прироста уже не по два парохода въ годъ, а по семи. Количество грузовъ, прошедшихъ чрезъ ст. Тура въ Сибирь и обратно съ 1,738,000 въ 1885 году увеличилось до 16 милліоновъ въ 1892 году (см. тамъ же). Но неудобства Пермь—Тюменской дороги съ прилегающей къ Тюмени частью воднаго пути, подробно и обстоятельно выясненныя въ поименованномъ выше докладѣ, не могли способствовать оживленію производительности Западной Сибири въ той мѣрѣ, какъ это возможно для такой обширной и обильной природными богатствами страны. Слабая пропускная способность Туры и излишняя длина желѣзнодорожнаго пути отъ Тюмени до Перми препятствовали вывозу такихъ громоздкихъ и многоцѣнныхъ грузовъ, какъ лѣсъ, которымъ такъ богата Западная

Сибирь, а частые и непроизводительные задержки и перерывы пароходнаго пути, не допускающіе не только срочности въ доставкѣ грузовъ, но и простой увѣренности, что данный грузъ будетъ доставленъ, не допускали вывоза по разсматриваемому пути грузовъ скоро портящихся—въ родѣ масла, мяса, рыбы и т. п. Поэтому и дѣятельность Пермь—Тюменской дороги, сравнительно съ обширностью и богатствами Сибири была прямо ничтожна. Въ самомъ дѣлѣ, не странно ли, что дорога, связующая бассейны двухъ такихъ рѣкъ, какъ Волга и Обь, принимаетъ и сдаетъ на пунктѣ соприкосновенія съ р. Турой, въ Тюмени, на пятый годъ своего существованія, въ 1890 году, всего только 8,000,000 пуд. груза, на шестой (въ 1891 году) 9,000,000 и на седьмой, въ 1892—16,000,000 *). Насколько слабо было значеніе Пермь—Тюменской дороги, какъ вывозного пути изъ Сибири, выяснилось, когда провели Сибирскую магистраль, которая показала, какъ много можетъ экспортировать Сибирь. Уже въ 1897 году грузооборотъ Западнаго участка Сибирской дороги равнялся 26,82 милліоновъ пудовъ, въ 1901 году онъ достигъ 53,000,000 и продолжалъ увеличиваться **). Уже въ 1898 году грузоотправители телеграфировали Министру Путей Сообщенія со ст. Мишкино, что въ январѣ этого года на дорогѣ было неотправленныхъ грузовъ до 1300 вагоновъ, да не принято было къ нагрузкѣ 2500 вагоновъ. Такія громадныя залежи показываютъ, что уже и Сибирская дорога не справляется съ грузами, которые даетъ Сибирь. Проходя въ Западной своей части по плодороднымъ и населеннымъ мѣстамъ, она принимаетъ очень много мѣстныхъ грузовъ, а между тѣмъ ей же приходится перевозить и грузы, идущіе изъ Алтайскаго горнаго округа и Семипалатинской области, доставляемые на дорогу съ верхняго теченія рѣки Оби и Иртыша. Пермь—Котласская дорога, открытая въ 1900 году, дала еще разъ доказательство, насколько богата Сибирь то-

*) Цифры заимствованы изъ вышеупомянутой брошюры „Докладъ Тобольской городской управы и т. д.“ стр. 41—43.

**) Цифры заимствованы изъ брошюры г. Андронникова.

варами для экспорта и насколько мало она снабжена путями для ихъ вывоза. Дорога эта вызвала вывозъ за границу лѣса съ верховьевъ рѣки Туры и обширное лѣсопильное дѣло въ Тюмени, гдѣ этотъ лѣсъ, приплавляемый съ мѣста роста плотами, разработывается въ доски. Несмотря на то, что путь— Тюмень—Пермь—Котлассъ—Архангельскъ не изъ короткихъ и не изъ удобныхъ, несмотря на то, что лѣса въ верховьяхъ Туры составляютъ только ничтожную часть лѣсныхъ богатствъ Западной Сибири, а лѣсъ изъ другихъ, болѣе обильныхъ районовъ не можетъ быть доставляемъ въ Тюмень, экспортъ лѣса въ короткое время принялъ серьезные размѣры и быстро увеличивается. Этотъ примѣръ показываетъ, что не только южная, плодородная и заселенная полоса Западной Сибири можетъ дать грузы дорогѣ, заработокъ населенію и выгоды торговому классу, но и сѣверная и средняя лѣсная и скудно населенная. Опасенія о недостаткѣ грузовъ для желѣзной дороги, высказывавшіяся предъ началомъ постройки Сибирской магистрали, оказались неосновательными. Война на Дальнемъ Востокѣ еще разъ подтвердила, что Сибирь недостаточно связана съ метрополіей удобными путями сообщенія, даже при доведеніи пропускной способности Сибирской желѣзной дороги до максимума. Естественно поэтому явилась мысль о постройкѣ новыхъ путей или радикальномъ улучшеніи путей существующихъ. Для рѣшенія такой задачи явились разныя предположенія, которыя еще имѣютъ быть разсмотрѣны и взвѣшены для лучшаго выясненія наиболѣе выгоднаго и цѣлесообразнаго. Задача, которую должны рѣшить эти предположенія, можетъ быть въ краткихъ выраженіяхъ формулирована такъ: производительность Сибири быстро развивается, существующіе же два пути—смѣшанный пароходо-желѣзнодорожный и сплошной желѣзнодорожный уже теперь недостаточны для вывоза предлагаемыхъ грузовъ и неудобства ихъ въ будущемъ должны прогрессивно увеличиваться; необходимо увеличить провозную способность дорогъ изъ Сибири на западъ посредствомъ устройства новыхъ или улучшенія существующихъ путей; необходимо это сдѣлать такъ, чтобы, *во первыхъ*,

новые пути не обошлись слишкомъ дорого, *во вторыхъ*, проведены были такъ, чтобы и провозъ по нимъ стоилъ возможно дешевле, и наконецъ, *въ третьихъ*, чтобы они, по возможности, прошли по такимъ районамъ, которые недостаточно обслуживаются уже существующими путями.

Для рѣшенія этой задачи, кромѣ разрѣшенной уже къ постройкѣ линіи Екатеринбургъ-Пермь, сокращающей разстояніе между этими двумя городами и дающей третій перевалъ черезъ Уральскій хребетъ, предложены слѣдующіе главные проекты:

1) Постройка желѣзнодорожной линіи отъ г. Кургана на Екатеринбургъ.

2) Постройка желѣзнодорожной линіи отъ г. Тюмени на г. Омскъ.

3) Шлюзованіе рѣки Туры.

4) Постройка желѣзнодорожной линіи отъ г. Тюмени до г. Тобольска.

Первые два проекта имѣютъ въ виду отвлечь часть грузовъ отъ Сибирской магистрали путемъ проведенія параллельно съ нѣкоторыми ея участками другихъ желѣзнодорожныхъ линій, а вторые два—улучшеніе смѣшаннаго пароходно-желѣзнодорожнаго пути.

Сравнительное разсмотрѣніе этихъ проектовъ покажетъ, какой изъ нихъ наиболѣе цѣлесообразенъ и наиболѣе удовлетворяетъ указаннымъ выше условіямъ, которыя вправѣ предъявить къ нимъ страна, для обслуживанія коей они предназначаются, т. е. краткости, дешевизнѣ постройки и провоза и увеличенію числа мѣстностей, входящихъ въ сферу вліянія улучшенныхъ путей сообщенія.

Разсмотримъ съ этой точки зрѣнія прежде всего проектъ соединенія желѣзнодорожнымъ путемъ Тобольска съ Тюменью и шлюзованія рѣки Туры. Оба они имѣютъ одну и ту же цѣль: улучшеніе водно-желѣзнодорожной дороги, но идутъ къ ней различными путями, почему другъ друга исключаютъ. Чтобы взвѣсить ихъ относительную цѣнность и въ то же время понять, какъ могли проникнуть два исключающіе другъ друга проекта, необходимо сдѣлать небольшое отступленіе въ область

исторіи. Когда въ концѣ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ въ первый разъ поднятъ былъ вопросъ о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ бассейновъ р. Волги и р. Оби, на которой только что начало въ то время развиваться пароходство, явилось нѣсколько проектовъ этого соединенія. Задача въ ея чистомъ видѣ была въ сущности простая: нужно было соединить крачайшимъ путемъ два ближайшихъ вполнѣ доступныхъ для судоходства пункта—одинъ на системѣ р. Волги, а другой—на системѣ р. Оби. Такимъ пунктомъ на системѣ Волги является г. Пермь, восточнѣе котораго уже нѣтъ рѣкъ столь удобныхъ для судоходства, какъ Кама; на системѣ же р. Оби крайнимъ къ западу пунктомъ, удобнымъ для судоходства, является Тобольскъ, отъ котораго уже въ 19 верстахъ къ западу, на Тоболѣ, начинаются препятствующіе судоходству перекаты. Отъ Перми до Тобольска по воздушной линіи 660 верстъ, что дало бы дорогу не длиннѣе 700—750 верстъ. Но кажущаяся съ виду простою задача тѣмъ не менѣе не была рѣшена удовлетворительно. Причина этого заключалась въ томъ, что на прямой линіи между Тобольскомъ и Пермью—мѣста мало населенныя и нѣтъ значительныхъ торговыхъ пунктовъ, тогда какъ въ сторонѣ отъ нея, къ югу, находятся значительные города и горные заводы, которымъ въ ихъ интересахъ выгодно было не столь прямое направленіе пути. Г. Ирбитъ, ради ярмарки, которая тогда еще процвѣтала, требовалъ соединенія его съ сѣтью удобныхъ путей Европейской Россіи и Зауралья. Екатеринбургъ, какъ центръ горнопромышленнаго района, также заявлялъ свои претензіи на соединеніе его съ бассейномъ Волги удобнымъ путемъ. Тюмень, на правахъ конечнаго западнаго пункта пароходнаго движенія по рѣкамъ системы Оби, заявляла притязаніе на то, чтобы она, а не Тобольскъ былъ избранъ мѣстомъ выхода желѣзной дороги къ системѣ р. Оби. Послѣднее притязаніе тогда могло казаться законнымъ, такъ какъ пароходство едва только началось, грузовъ шло немного и только цѣнные, могущіе выдерживать накладные расходы по остановкамъ и перегрузкамъ на перекатахъ. Горные заводы: Кушва, Нижній Тагилъ, Невь-

янскъ и др. также нуждались въ желѣзной дорогѣ для вывоза на рынокъ своихъ продуктовъ. Поэтому и проекты для разрѣшенія задачи, кажущейся столь простою, получились разнообразные. Назовемъ изъ нихъ важнѣйшіе, расположивъ ихъ въ хронологическомъ порядкѣ.

1) Проектъ Богдановича, составленный инженеромъ Петлинымъ въ 1868 г. Желѣзная дорога предполагалась отъ Николо-Березовской пристани на р. Камѣ на Красноуфимскъ, Екатеринбургъ и Тюмень. Длина желѣзнодорожной линіи предполагалась 688 верстъ.

2) Проектъ Любимова, составленный въ 1869 году. Желѣзная дорога предполагалась такъ: Пермь—Кунгуръ—Екатеринбургъ--Шадринскъ. Проектъ этотъ, повидимому, не имѣлъ въ виду выхода желѣзной дороги на судоходныя части рѣкъ обского бассейна, а скорѣе—соединеніе пріуралья съ хлѣбородными мѣстностями юга Тобольской губерніи. Послѣдній проектъ разсматривался въ образованномъ въ то время, въ 1870 г., въ г. Перми особомъ желѣзнодорожномъ комитетѣ. Кромѣ его на разсмотрѣніи комитета были:

3) Проектъ Рашета: Пермь—Нижній-Тагилъ—Алапаевскъ—Ирбитъ, длина линіи 679 вер. Этотъ проектъ также не рѣшалъ задачи, такъ какъ Ирбитъ не можетъ считаться мѣстомъ удобнымъ для судоходства.

4) Проектъ Калинина: Пермь—Екатеринбургъ—Ирбитъ—Тавда. Проектъ этотъ ради Екатеринбурга и Ирбита, вмѣсто кратчайшей прямой линіи давалъ дугообразную, съ выходомъ на р. Тавду, которая, какъ и Тоболъ, куда она впадаетъ, страдаетъ отъ мелководья не меньше самой, знаменитой въ этомъ отношеніи, Туры.

5) Проектъ Дробинина, намѣчавшій кратчайшее соединеніе Ирбита, бывшаго тогда главнымъ центромъ товарообмѣна между Сибирью и Европейской Россіей, съ системой р. Волги, посредствомъ постройки линіи: Чусовая—Нижній-Тагилъ—Ирбитъ.

6) Проектъ Тобольскаго мѣщанина Кузьмы Николаева, производившаго изысканія на свой счетъ и издавшаго брошюру:

„Проектъ Пермско-Тобольской желѣзной дороги, соединяющей бассейнъ Волги съ бассейномъ рѣкъ Оби и Енисея посредствомъ судоходныхъ рѣкъ Камы и Иртыша“. Направленіе дороги предположено было въ этомъ проектѣ отъ Перми черезъ Ирбитъ на Тобольскъ.

Какъ извѣстно, ни одинъ изъ перечисленныхъ проектовъ не получилъ осуществленія, хотя нѣкоторые изъ нихъ очень удачно разрѣшали вопросъ о соединеніи судоходныхъ рѣкъ бассейна р. Волги съ таковымъ же бассейна р. Оби, что одно только и могло быть надежнымъ средствомъ для открытія широкаго сбыта Сибирскихъ продуктовъ и для оживленія обширнаго края, страдавшаго отъ невозможности реализировать свои естественныя богатства. Вмѣсто постройки дороги, удовлетворяющей этому условію, съ 1874 по 1879 годъ построена была Уральско-горнозаводская линія, соединяющая Пермь съ Екатеринбургомъ черезъ Кушву и Тагилъ. Удовлетворяя мѣстнымъ потребностямъ горныхъ заводовъ, дорога эта нисколько не разрѣшала задачи соединенія обского и волжскаго бассейновъ, такъ какъ восточный конецъ ея упирается въ верховье несудоходной рѣки Исети. Не рѣшая задачи, само по себѣ, Уральско-горнозаводская дорога, какъ это ни странно покажется, затруднила удовлетворительное рѣшеніе ея въ близкомъ будущемъ. Пока этой дороги не было, проектъ кратчайшаго соединенія Тобольска съ Пермью, подобный проекту Николаева, имѣлъ шансы на осуществленіе, но послѣ того, какъ въ сторонѣ отъ прямого направленія построена дорога въ 467 верстъ длиной, боязнь лишнихъ расходовъ явилась неодолимымъ препятствіемъ къ его осуществленію. Явилась мысль достигнуть соединенія бассейновъ не прямымъ, единственно цѣлесообразнымъ путемъ, а чрезъ посредство этой новой дороги, введя ее въ составъ соединяющаго пути. Между тѣмъ это чрезвычайно удлинняло желѣзподорожный путь, такъ какъ отъ Екатеринбурга, конечнаго пункта Уральской дороги, до Тобольска—крайняго къ западу пункта глубоководныхъ путей обской системы свыше 600 верстъ. Кромѣ того строители Уральской горнозаводской дороги, повидимому, совсѣмъ не

имѣли въ виду сдѣлать ее однимъ изъ звенъ кратчайшаго пути между Камой и Иртышемъ и потому провели ее не въ видѣ прямой линіи, а въ видѣ подковы, отчего разстояніе между Екатеринбургомъ и Пермью, равняющееся по воздушной линіи 270 верстамъ, получилось по дорогѣ въ 467 верстъ. Но пока желѣзная дорога кончалась въ Екатеринбургѣ, дѣло кратчайшаго соединенія Перми съ Тобольскомъ еще не было погублено окончательно. Часть Уральской дороги между Пермью и Нижнимъ Тагиломъ имѣетъ направленіе по линіи этого соединенія и стоило бы продолжить отъ Тагила дорогу къ востоку до г. Тобольска, Западная Сибирь получила бы короткій и дешевый выходъ для своихъ безчисленныхъ богатствъ на міровой рынокъ. Рѣшеніе этой задачи хотѣлъ принять на себя извѣстный строитель желѣзныхъ дорогъ Губонинъ. Въ 1880 году на его средства производились изысканія по направленію: Нижній Тагилъ—Салда—Алапаевскъ—Синячиха—Ирбитъ—Тобольскъ. Еслибы эта линія была построена въ то время, торговопромышленная жизнь Западной Сибири имѣла бы теперь совсѣмъ другой розмахъ. Конечнымъ пунктомъ пароходства сдѣлался бы Тобольскъ, и пароходовладѣльцы не имѣли бы необходимости 25 лѣтъ бороться съ мелководіемъ Туры и Тобола, нести громадные накладные расходы, вести свое дѣло съ постояннымъ рискомъ и невозможностью точнаго расчета и строить вмѣсто выгодныхъ большихъ пароходовъ и баржей, убыточныя мелкія суда. Разстояніе отъ Тобольска до Перми получилось бы не болѣе 800 верстъ, что дало бы возможность везти въ Европейскую Россію такіе малоцѣнные грузы, какъ лѣсъ, для котораго Тобольскъ можетъ служить превосходнымъ сборнымъ и отправнымъ пунктомъ, такъ какъ къ нему можно приплавить лѣсъ плотами и съ Туры, и съ Тавды, и со средняго теченія Иртыша. Но такое направленіе дороги, наиболѣе выгодное для огромной страны, орошаемой Обью и ея притоками, было невыгодно для города Тюмени, которую оно оставляло въ сторонѣ отъ великаго Сибирскаго пути. Между тѣмъ Тюмень, находясь на единственномъ благоустроенномъ

трактѣ, соединявшемъ въ старину Сибирь съ Европейскою Россіей, еще до пароходства была довольно бойкимъ притрактовымъ городкомъ съ постоялыми дворами, торговлей, приноровленной къ нуждамъ возчиковъ, многочисленнымъ классомъ людей, промышляющихъ извозомъ, и цѣлыми отраслями кустарной промышленности, обслуживающими нужды гужевого транспорта, каковы производство телѣгъ, сбруи и т. п. Интересы транспорта были близки сердцу тюменцевъ, всѣ ихъ помышленія сосредоточивались около этого прибыльного дѣла. Занятіе извозомъ и торговлей, соединенное съ постоянными разъѣздами по громадной линіи отъ Москвы до Иркутска, расширило кругозоръ тюменцевъ, научило ихъ понимать свои интересы и при случаѣ стойко ихъ отстаивать. И теперь Тюменскій не только купецъ, но и крестьянинъ—самый развитый, предпріимчивый и настойчивый во всей Тобольской губерніи. Эти качества потомъ и пригодились тюменцамъ, когда рѣшался вопросъ о направленіи дороги, связующей два величайшіе водные бассейна, но они же сослужили плохую службу общему дѣлу.

Возникновеніе пароходства, убившее извозный промыселъ на всемъ протяженіи сухопутнаго тракта отъ Тюмени до Томска, самую Тюмень подняло и обогатило. Она сдѣлалась конечнымъ пунктомъ пароходства, мѣстомъ перевалки грузовъ съ пароходовъ на обозы и обратно, тюменцы же явились и главными владѣльцами пароходовъ и въ ихъ рукахъ сосредоточилось почти все транспортное дѣло. Въ Тюмени устроился судостроительный заводъ, оборудованы пристани и склады. На смѣну дворникамъ, извозчикамъ и торговцамъ хомутами и телѣгами появилась богатая и вліятельная группа капиталистовъ, вложившихъ свои капиталы въ пароходное дѣло и связанныхъ съ Тюменью разнообразными экономическими интересами. Экономическое оживленіе безконечныхъ пространствъ обского бассейна, открытіе для продуктовъ этой страны удобнаго и дешеваго выхода на всемірный рынокъ были для этихъ дѣятелей дѣломъ постороннимъ. Сибирскихъ грузовъ было и безъ того довольно, большая часть ихъ была грузы цѣнные,

выдерживающіе какую угодно перевозку, фрахты были непомѣрно высоки и для тюменцевъ было важно не то, чтобы увеличить число грузовъ, а только то, чтобы они не миновали ихъ рукъ. Такъ какъ благосостояніе всѣхъ жителей Тюмени было такъ или иначе связано съ дѣятельностью на пароходныхъ пристаняхъ, то всѣ они и лично, и въ лицѣ своихъ общественныхъ учрежденій заинтересованы были въ томъ, чтобы именно Тюмень осталась перевалочнымъ пунктомъ для грузовъ, идущихъ въ Сибирь и обратно. Поэтому, когда вопросъ о соединеніи обского бассейна съ волжскимъ вышелъ изъ области первоначальныхъ проектовъ и предположеній и сдѣлался близокъ къ практическому осуществленію, тюменцы единодушно и энергично принялись ратовать за проведеніе дороги именно до Тюмени и никакъ не дальше, и старанія ихъ увѣнчались успѣхомъ. Еще не окончены были изысканія Губонина, какъ получено было извѣстіе, что разрѣшена къ постройкѣ дорога отъ Екатеринбурга до Тюмени. Это рѣшеніе нанесло окончательный ударъ кратчайшему соединенію двухъ великихъ водныхъ бассейновъ и на много лѣтъ отсрочило экономическое развитіе Сибири. Соединеніе получилось, но самое несовершенное, какъ будто бы авторы его намѣренно взялись выполнить свою задачу какъ можно хуже. Идущій изъ Сибири товаръ вмѣсто того, чтобы, дойдя по удобнымъ воднымъ путямъ до Тобольска, безъ всякихъ задержекъ и риска, перегрузиться на желѣзную дорогу и, пройдя не болѣе 700—800 верстъ по желѣзной дорогѣ, выйти на Каму, теперь долженъ идти по мелководнымъ рѣкамъ, съ перегрузками и задержками, съ постояннымъ рискомъ запоздать къ сроку или даже и совсѣмъ остановиться и идти дальше гужемъ,—словомъ съ такими случайностями и непредвидѣнностями, которыя уничтожаютъ возможность регулярнаго и безпрепятственнаго товарообмѣна. И еще не была окончена Екатеринбургъ-Тюменская дорога, какъ уже начало выясняться неудобство Тюмени, какъ конечнаго ея пункта, какъ мѣста передачи грузовъ съ воднаго пути на желѣзнодорожный. Въ 1883 году строителю Тюмень-Екатеринбург-

ской дороги, инженеру г. Гетте поручено было тогдашнимъ министромъ путей сообщенія адмираломъ Посьетомъ произвести изысканія, какимъ способомъ слѣдуетъ устранить невыгоды мелководья Туры и Тобола—углубленіемъ ли русла этихъ рѣкъ съ устройствомъ шлюзовъ, или продолженіемъ линіи желѣзной дороги отъ Тюмени до Тобольска. Такъ какъ послѣдняя мѣра была единственнымъ возможнымъ средствомъ сдѣлать обско-волжскій соединительный путь удобопроходимымъ и провозоспособнымъ, то Тобольская городская дума, по иниціативѣ крупнаго тогда пароходовладѣльца П. П. Ширкова, возбудила ходатайство о соединеніи желѣзною дорогой Тобольска съ Тюменью. Къ этому ходатайству присоединились Енисейская городская дума, Иркутская городская дума, Томскій губернаторъ г. Красовскій, Томская городская дума и генералъ-губернаторъ Восточной Сибири г. Анучинъ. Это показываетъ, что уже тогда въ Сибири назрѣла потребность въ удобномъ и безпрепятственномъ транзитномъ пути, и что всѣ заинтересованныя въ немъ мѣста и лица сознавали недостатки Тюмени, какъ конечнаго пункта желѣзной дороги. Тобольской городской думой, въ подкрѣпленіе ходатайства, представлена была записка, въ которой выяснены неудобства воднаго пути между Тобольскомъ и Тюменью и преимущества Тобольска, какъ конечнаго пункта желѣзной дороги. Несмотря на все это, интересы Тюменскихъ владѣльцевъ пристаней опять взяли верхъ, и постройка дороги отклонена до выясненія возможности улучшить водный путь между Тюменью и Тобольскомъ болѣе дешевымъ способомъ. Съ тѣхъ поръ прошло еще десять лѣтъ, никакихъ мѣръ къ улученію Туры и Тобола не предпринималось, пароходство постепенно развивалось, испытывая крайнія неудобства отъ мелководья помянутыхъ рѣкъ. Эти неудобства особенно ярко выступили въ неурожайные 1891 и 1892 года, когда для продовольствія голодающаго населенія Тобольской губерніи нужно было перевезти громадное количество хлѣба изъ Томской губерніи и Семипалатинской области, не постигнутыхъ неурожаемъ, а Тура и Тоболъ отъ продолжительныхъ засухъ силь-

но обмелѣли. Цѣлыя горы хлѣба лежали тогда на берегахъ Тобола, портясь отъ сырости, и съ огромными расходами, вслѣдствіе дороговизны кормовъ, перевозились гужемъ. За эти десять лѣтъ ярко выяснилось, насколько неудобны Тоболъ и Тура, какъ пароходный путь. Положеніе обострилось еще тѣмъ, что торговое движеніе по сибирскому транзитному пути, за это десятилѣтіе увеличилось почти въ десять разъ. Въ 1886 году грузовъ было 1,738,000, а въ 1892 г.—16,000,000. Къ концу десятилѣтія сами тюменскіе пароходовладѣльцы начали сознавать неудобства Тюмени, какъ конечнаго пункта желѣзной дороги. Въ 1890 году они послали съ Ирбитской ярмарки вмѣстѣ съ сибирскими купцами телеграмму, въ которой, указывая на неудобства Тобола и Туры, какъ воднаго пути, заявляли, что еслибы сдѣлать эти рѣки удобными для судоходства, они могли бы понизить плату за провозъ товаровъ по 5 коп. съ пуда, что, при тогдашнемъ среднемъ годовомъ провозѣ въ 7,500,000 пуд., дало бы ежегоднаго сбереженія 375,000 руб. Но такъ какъ для Тюмени было выгодно остаться пунктомъ перегрузки товаровъ съ воднаго пути на желѣзнодорожный, то для устраненія указаннаго недостатка представители этого города рекомендовали мѣру не радикальную и вѣрную—проведеніе дороги до глубокой воды, а палліативную и сомнительную, но такую, которая обѣщала сохранить г. Тюмени ея положеніе, а именно—углубленіе рѣки Туры. Эту же мѣру рекомендовалъ инженеръ Бѣльскій въ вышедшей въ 1892 г. брошюрѣ „Экономическое значеніе рѣкъ Туры и Тобола". Тѣмъ не менѣе въ слѣдующемъ году министромъ финансовъ высказано было мнѣніе о полезности для края и государства продолженія Уральской дороги до г. Тобольска. Это дало поводъ Тобольской городской думѣ въ іюнѣ 1893 года снова возбудить ходатайство о соединеніи Тобольска съ Тюменью желѣзной дорогой, каковое ходатайство было повторено въ 1894 году съ приложеніемъ обстоятельно составленной записки. Но мнѣніе Бѣльскаго и Тюменскихъ пароходчиковъ восторжествовали и, вмѣсто постройки желѣзной дороги, министерство путей сообще-

нія занялось расчисткой рѣки Туры, при чемъ начальникомъ этихъ работъ назначенъ былъ Бѣльскій.

Объ этихъ работахъ, еще два года спустя послѣ ихъ начала, ученый знатокъ края, директоръ Тюменскаго реальнаго училища И. Я. Словцовъ писалъ слѣдующее: „Тура на разстояніи пятидесяти верстъ имѣетъ 12 мелей и перекатовъ (мы не считаемъ тѣхъ, которые вновь формируются и устраненіе которыхъ предстоитъ еще въ будущемъ). Сколько же мелей придется расчистить до г. Тобольска по теченію рѣки по крайней мѣрѣ на разстояніи 350 верстъ? Судя по результатамъ работъ 1894 года, сколько, спрашивается, лѣтъ нужно будетъ употребить для устройства сколько-нибудь подходящихъ приспособленій для плаванія судовъ и какой капиталъ потребуется истратить для этого государственному казначейству? Пусть работы затянутся даже на десять лѣтъ (мы думаемъ даже па полстолѣтія), то и за это время успѣютъ уже образоваться новыя мели для новыхъ работъ. По тѣмъ колоссальнымъ капиталамъ, какіе издержаны правительствомъ за два года, нужно думать, что въ десять лѣтъ они достигнутъ такихъ размѣровъ, что придется не разъ раскаяться, что связались съ расчисткой русла безводной рѣки Туры, отложивъ постройку желѣзной дороги до Тобольска, которую все же рано или поздно придется соорудить. Между тѣмъ за время гидротехническихъ работъ, кромѣ расходовъ правительства, пароходовладѣльцы, какъ и въ 1894 году, будутъ терпѣть невозвратимые убытки, хотя теперь уже не въ интересахъ Бѣльскаго такъ краснорѣчиво говорить о нихъ, какъ дѣлалъ онъ это, обхлопатывая организацію ввѣренныхъ ему работъ". См. ежегодникъ Тобольскаго Музея, годъ 9-й, вып. XII, стр. 10—11. Суровыя предсказанія И. Я. Словцова вполнѣ оправдались: работы продолжаются до нынѣ и, несмотря на ихъ значительную стоимость, не принесли никакой ощутительной пользы. Тура остается такой же малопроходимой рѣкой, какъ и раньше, а нѣкоторые пароходчики увѣряютъ даже, что если раньше на Турѣ мели были мѣстами, то теперь, по исправленіи рѣки, они сдѣлались сплошь по

всему ея теченію. Еслибы это было не такъ, еслибы расчистка рѣки дала ощутительные результаты, незачѣмъ было бы поднимать вопроса о дальнѣйшемъ ея улучшеніи, а оно поставлено на очередь въ ряду другихъ проектовъ усиленія Сибирскихъ транзитныхъ путей. Только вмѣсто углубленія и расчистки, непригодность которыхъ уже можетъ считаться доказанной, теперь предлагается шлюзованіе, примѣнимость котораго предполагается несомнѣнною. Но еслибы даже шлюзованіе и удалось, въ чемъ позволительно усомниться, если вспомнить судьбу многихъ гидротехническихъ работъ на Волгѣ, устройство Объ-Енисейскаго канала и расчистку той же самой рѣки Туры, то и тогда отъ этого никто ничего не выиграетъ. Устройство шлюзъ на рѣкѣ длиною въ 400 верстъ, съ крайне извилистымъ теченіемъ, широкою заливною долиной, съ иловатымъ и песчанымъ русломъ и песчано-глинистыми, низкими, осыпающимися берегами, съ громадными періодически повторяющимися разливами, едва ли обойдется дешевле, чѣмъ постройка 220—250-верстной желѣзной дороги. Преимущества же желѣзнодорожнаго пути сравнительно со шлюзованнымъ водянымъ очевидны и несомнѣнны.

Прежде всего желѣзнодорожный путь дѣйствуетъ круглый годъ, а водяной—только лѣтомъ. Въ данномъ случаѣ это имѣетъ громадное значеніе. Выше было указано, что постройка Пермь—Котласской желѣзной дороги вызвала экспортъ лѣса изъ Тюмени. Проведеніе желѣзной дороги до г. Тобольска неминуемо должно вызвать вывозъ лѣса въ несравненно большихъ размѣрахъ, чѣмъ изъ Тюмени, такъ какъ лѣсные районы, тяготѣющіе къ Тобольску, несравненно обширнѣе и богаче лѣсомъ, чѣмъ верховье Туры, съ которой однимъ только и можетъ быть доставляемъ лѣсъ въ Тюмень. До проведенія желѣзной дороги, хотя бы и при шлюзованіи пути, экспортъ лѣса не можетъ возникнуть, такъ какъ для этого необходима возможность непрерывной въ теченіе всего года отправки. Такой громоздкой грузъ, какъ лѣсъ, не можетъ быть вывезенъ въ короткій въ Сибири навигаціонный періодъ тѣмъ болѣе, что плоты къ мѣсту распилки и нагрузки для

вывоза нерѣдко приходятъ уже къ началу лѣта, когда лучшая, весенняя половина навигаціоннаго періода уже окончена, при такихъ условіяхъ весь прибывшій плотами лѣсъ не успѣтъ раздѣлать и отправить до конца навигаціи. Часть его придется пилить уже зимой и отправлять только на слѣдующую весну, чѣмъ вызовется медленный оборотъ капитала. Поэтому трудно ожидать, чтобы шлюзованіе Туры, даже въ случаѣ его успѣха, вызвало экспортъ лѣса изъ Тобольска, несмотря на всѣ благопріятныя данныя для этого дѣла.

Никакой пользы улучшенія воднаго пути Тобольскъ—Тюмень не принесетъ также и тѣмъ грузамъ, которые въ теченіе зимы подвозятся къ Тобольску гужемъ съ сѣвера Тобольской губерніи. Главное мѣсто между ними занимаетъ рыба, которой проходитъ чрезъ Тобольскъ отъ 700,000 до 1,000,000 пудовъ въ годъ. Грузъ этотъ, выдержавшій долгую гужевую перевозку до Тобольска, при условіи шлюзованія Туры и Тобола, будетъ, какъ и теперь, перевозиться до Тюмени гужемъ, тогда такъ при проведеніи дороги до Тобольска этого не будетъ. Нужно замѣтить, что за послѣдніе годы среди рыбопромышленниковъ замѣчается стремленіе возможно большую часть улавливаемой лѣтомъ рыбы пускать въ „сады“, чтобы, выневодивъ ее послѣ рѣкостава, пустить на рынокъ въ замороженномъ видѣ. Причина этого понятна: свѣжая замороженная рыба гораздо цѣннѣе соленой и хлопотъ за ея приготовленіемъ меньше. Раньше пускали рыбу въ сады только до мѣстностей, находящихся верстахъ въ 100 выше Березова, а дальше рыбу уже солили и вывозили осенью на пароходахъ, но теперь районъ садовой рыбы распространился верстъ на 150 ниже Березова. Такъ какъ дороговизна зимней гужевой перевозки—главное препятствіе къ приготовленію замороженной садовой рыбы, то всякая мѣра, клонящаяся къ удешевленію стоимости провоза, а слѣдовательно и постройка желѣзной дороги отъ Тобольска должна вызвать расширеніе района примѣненія приготовленія мороженой рыбы, что благопріятно какъ для производителей продукта, такъ и для потребителей.

Желѣзнодорожный путь имѣетъ предъ водянымъ шлюзованнымъ путемъ преимущество въ скорости. По даннымъ, взятымъ изъ проекта Волжско-Двинской желѣзной дороги А. П. Энгельгардта, отъ Рыбинска до С.-Петербурга по желѣзной дорогѣ грузы идутъ 3 дня, а по шлюзованному Маріинскому пути—50 дней. Даже если на Турѣ и не будетъ такой рѣзкой разницы въ скорости передвиженія грузовъ, медленность движенія все-таки неустранима и можетъ имѣть задерживающее вліяніе на нѣкоторыя отрасли промышленности. Когда построили Сибирскую магистраль, возникло въ Сибири совершенно новое дѣло—маслодѣліе, которое можетъ существовать только при быстрой перевозкѣ продукта. Сѣверная часть Тобольской губерніи представляетъ для маслодѣлія гораздо больше удобствъ, чѣмъ та, по которой прошла великая Сибирская дорога, и если эта отрасль хозяйства до сихъ поръ въ ней не возникла, то единственная причина этого—отсутствіе путей, допускающихъ скорую перевозку. Шлюзованная Тура не дастъ пути скорѣе теперешняго, желѣзная же дорога, оконченная въ Тобольскѣ, вызоветъ маслодѣліе въ долинѣ Иртыша выше и ниже Тобольска и въ долинѣ Оби вверхъ и внизъ отъ устья Иртыша—мѣстностяхъ въ высшей степени богатыхъ заливными лугами и пастбищами. Къ числу скоропортящихся грузовъ, вывозъ которыхъ изъ Тобольска можетъ быть вызванъ постройкой желѣзной дороги, принадлежитъ рыба, которую можно будетъ вывозить въ Россію лѣтомъ, если будутъ заведены пароходы съ рефрижераторами и вагоны съ такими же приспособленіями. Въ пять дней пароходъ отъ Обдорска до Тобольска можетъ доставить грузъ мороженой рыбы, а отправленіе его по желѣзной дорогѣ не представляетъ собой ничего труднаго или новаго. Мысль о заведеніи парохода—рефрижератора давно уже есть среди рыбопромышленниковъ сѣвера Тобольской губерніи, но осуществленію ея препятствуетъ отсутствіе прямого желѣзнодорожнаго пути въ Европейскую Россію, начинающагося отъ пункта вполнѣ доступнаго для пароходовъ, каковымъ не можетъ быть г. Тюмень и не слишкомъ далекаго отъ мѣстъ лова рыбы, какъ Омскъ. Наи-

болѣе удобный пунктъ, удовлетворяющій этимъ условіямъ,— Тобольскъ.

Что касается дешевизны провоза, то и здѣсь едва ли шлюзованіе Туры дастъ большія преимущества сравнительно съ желѣзною дорогою. По даннымъ, взятымъ изъ вышеупомянутаго проекта А. П. Энгельгардта, провозъ отъ Рыбинска до С.-Петербурга по желѣзнымъ дорогамъ стоитъ по $12^1/_2$ коп. съ пуда, а по Маріинской системѣ—13 копѣекъ. Выше было упомянуто, что пароходовладѣльцы въ телеграммѣ, посланной съ Ирбитской ярмарки въ 1900 г. Г. Министру Финансовъ заявили, что устраненіе препятствій къ судоходству на рѣкахъ Турѣ и Тоболѣ дало бы имъ возможность понизить фрахтъ на 5 копѣекъ съ пуда. Полагая средній тарифъ $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты, при 250-верстной длинѣ линіи Тобольскъ—Тюмень, легко видѣть, что однихъ этихъ пяти копѣекъ достаточно было бы для оплаты провоза товара отъ Тобольска до Тюмени по желѣзной дорогѣ. Но такъ какъ съ постройкой шлюзъ фрахтъ на перевозку едва ли уменьшится, а скорѣе возрастетъ, потому что содержаніе и ремонтъ ихъ чего нибудь будетъ стоить, то легко понять, что желѣзная дорога дастъ возможность дешевле перевозить грузы, чѣмъ водный путь, хотя бы даже и шлюзованный. Если же принять въ соображеніе всѣ перемѣны въ условіяхъ транспорта, которыя вызваны будутъ продолженіемъ желѣзной дороги до Тобольска, то еще яснѣе будетъ неизбѣжность пониженія стоимости провоза грузовъ съ обского на волжскій бассейнъ, которое будетъ вызвано этой постройкою. Когда конечный пунктъ пароходства будетъ въ Тобольскѣ, товары изъ Павлодара и Барнаула и всѣхъ лежащихъ ниже ихъ пунктовъ пойдутъ къ Тобольску на большихъ баржахъ, полнымъ грузомъ до 12 четвертей безъ всякихъ перегрузокъ и остановокъ; циркуляція судовъ будетъ гораздо быстрѣе и легко будетъ установить правильное срочное движеніе на все время навигаціи. На главномъ пути не будетъ надобности въ паузкахъ и мелкихъ пароходикахъ, которые найдутъ себѣ работу на второстепенныхъ рѣкахъ. Все

это отниметъ у пароходства элементъ риска и случайности и несомнѣнно вызоветъ пониженіе фрахтовъ. Пароходовладѣльцы будутъ имѣть возможность дѣлать больше рейсовъ и выручать на количествѣ перевезеннаго товара то, что потеряно будетъ на высотѣ фрахта. Шлюзованіе же Туры, проектируемое взамѣнъ желѣзной дороги, нисколько не улучшитъ условій судоходства: останутся тѣ же перегрузки, паузки и мелкіе пароходы, съ прибавленіемъ еще возможной порчи шлюзовъ, способной совсѣмъ остановить движеніе. За порчей-же дѣло не станетъ, такъ какъ Тура и Тоболъ иногда имѣютъ колоссальные весенніе разливы, а на Турѣ бываютъ и лѣтнія паводки.

Такимъ образомъ, на благія послѣдствія отъ шлюзованія рѣки Туры нельзя разсчитывать и нужно ожидать, что это дорого стоющее и сомнительное по своимъ результатамъ предпріятіе будетъ имѣть значенія не больше, чѣмъ начатыя десять лѣтъ тому назадъ работы по расчисткѣ рѣки Туры, т. е. послужитъ только благовиднымъ предлогомъ къ отсрочкѣ на неопредѣленное время продолженія желѣзной дороги до г. Тобольска и поможетъ г. Тюмени еще на нѣсколько лѣтъ сохранить монополію конечнаго пункта дороги и мѣста перевалки грузовъ съ желѣзнодорожнаго пути на водяной. Единственное правильное рѣшеніе вопроса о соединеніи великаго воднаго пути обской системы съ сѣтью сообщеній Европейской Россіи это—постройка желѣзнодорожной линіи взамѣнъ мало-пригоднаго для судоходства западнаго конца этого пути, т. е.—говоря проще—продолженіе Пермской желѣзной дороги до Тобольска. Для того-же, чтобы сдѣлать это соединеніе короче и удобнѣе, нужно спрямить Пермскую дорогу между Екатеринбургомъ и Пермью, къ чему и приступлено.

Тогда протяженіе желѣзнодорожнаго пути отъ Тобольска до Перми будетъ около 870 верстъ, считая 240 верстъ линіи Тобольскъ—Тюмень, 304—Тюмень—Екатеринбургъ и 324 или около того—Екатеринбургъ—Пермь, между которыми по воздушной линіи всего 270 верстъ. Линія Тобольскъ

—Пермь будетъ только на 100 верстъ длиннѣе теперешней линіи Тюмень—Пермь, но за то грузы, идущіе въ Сибирь и обратно, избавятся отъ тернистаго пути по рѣкамъ Тоболу и Турѣ на протяженіи 400 верстъ, а желѣзнодорожный путь углубится на цѣлыхъ почти три градуса широты въ ту часть Западной Сибири, которая по отдаленности находится совсѣмъ внѣ вліянія Сибирской магистрали.

Разсмотрѣвъ проектъ улучшенія смѣшаннаго водно-желѣзнодорожнаго пути Западной Сибири, перейдемъ теперь къ другимъ проектамъ, имѣющимъ цѣлью усиленіе транзитныхъ путей этой страны. Это—проектъ постройки желѣзнодорожной линіи отъ Кургана чрезъ Шадринскъ на Екатеринбургъ и проектъ линіи Тюмень—Омскъ. Оба они вызваны къ жизни одной причиной—недостаточной провозной способностью западнаго участка Сибирской магистрали, выяснившейся вскорѣ уже послѣ постройки дороги. Такъ какъ болѣе всего залежей грузовъ естественно образовывалось на крайнемъ западномъ участкѣ Сибирской магистрали, особенно между Курганомъ и Челябинскомъ, гдѣ къ грузамъ, идущимъ изъ дальней Сибири, присоединяется масса грузовъ мѣстныхъ, то прежде всего и было обращено вниманіе на эту часть дороги. Этому способствовало также и то, что шадринцы, поддерживаемые Пермскимъ губернскимъ земствомъ, давно уже хлопотали о проведеніи черезъ городъ Шадринскъ желѣзной дороги, которая бы снова оживила этотъ нѣкогда бойкій, но съ проведеніемъ Сибирской магистрали заглохшій торговый пунктъ. Ходатайство Шадринска и Пермской губернской земской управы поддержано было городскимъ и купеческимъ обществами г. Екатеринбурга, а также С.-Петербургскимъ биржевымъ комитетомъ.

Въ 1902 г. образована особая комиссія съ представителями ходатайствующихъ общественныхъ группъ, подъ предсѣдательствомъ г. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ, которое дало заключеніе о необходимости построить дорогу Курганъ—Шадринскъ—Екатеринбургъ, длиною въ 349 верстъ, каковое предположеніе и получило подлежащее утвержденіе. Помимо

мѣстнаго значенія для Шадринска и его уѣзда, для Кургана и Екатеринбурга, а также для нуждъ мукомольныхъ заводовъ, расположенныхъ между Шадринскомъ и Екатеринбургомъ по р. Исети, предположенная дорога имѣетъ значеніе только для разгрузки части главнаго Сибирскаго пути между Курганомъ и Челябинскомъ, которая всего длиною 241 верста. Для облегченія отъ излишнихъ грузовъ участковъ дороги, находящихъ восточнѣе Кургана, проектируемая линія не имѣетъ никакого значенія и для усиленія пропускной способности этой части дороги предположена вторая колея, относительно укладки которой послѣдовало Высочайшее повелѣніе 18 октября 1904 г. Такой бьющій въ глаза недостатокъ линіи Курганъ—Екатеринбургъ, дѣлающій ее дорогой почти исключительно мѣстнаго значенія, вызвалъ къ жизни новый проектъ—постройку линіи Тюмень—Омскъ. Предположеніе это очень дѣятельно поддерживается Тюменскимъ городскимъ управленіемъ, которое еще въ маѣ 1903 г. представило Министру Путей Сообщенія проектъ помянутой дороги при особой докладной запискѣ. Инженеръ Адріановъ, представившій въ пользу проведенія этой дороги докладъ и производившій самыя изысканія, такъ опредѣляетъ преимущество проектируемой линіи сравнительно съ разрѣшенною Курганъ—Екатеринбургской: 1) линія Тюмень—Омскъ дастъ сбереженіе въ суммѣ стоимости второй колеи отъ Кургана до Омска по расчету 20,000 руб. верста—около 10,000,000 р., 2) сократитъ транзитный путь отъ Омска до С.-Петербургскаго порта по открытіи сѣверной дороги на 30 верстъ, 3) подниметъ доходность Екатеринбургъ—Тюменскаго участка, представляющаго нынѣ тупикъ, 4) разгрузитъ Сибирскую магистраль, устранивъ залежи въ Омскѣ, 5) подниметъ промышленную дѣятельность значительнаго района, пересѣкаемаго этой дорогой.

Не трудно доказать, что почти все, что ожидается отъ проектируемой Тюмень—Омской дороги, можетъ быть достигнуто, съ гораздо меньшими единовременными расходами и гораздо лучше, постройкой желѣзной дороги отъ Тюмени до

Тобольска. Послѣдняя дорога, при длинѣ не болѣе 220—240 верстъ, обойдется значительно дешевле, чѣмъ линія Омскъ—Тюмень, которая никакъ не можетъ быть меньше 600 верстъ, потому что между Омскомъ и Тюменью разстояніе по воздушной линіи равняется 520 верстамъ. Постройка дороги Тобольскъ—Тюмень чрезвычайно увеличитъ пропускную способность смѣшаннаго водно-желѣзнодорожнаго пути и тѣмъ надолго устранитъ возможность накопленія залежей на Сибирской магистрали, провозная способность которой, кстати сказать, за время войны также значительно увеличена. При этомъ разгрузка дороги достигнута будетъ не только на участкѣ Омскъ—Челябинскъ, но и на участкѣ Обь—Омскъ.

Всѣ грузы, идущіе къ вывозу изъ Западной Сибири за Уралъ, по мѣсту ихъ отправки можно раздѣлить на четыре категоріи: а) грузы, поступающіе на пристани, расположенныя по Оби и Иртышу ниже г. Омска и ст. Обь, б) грузы, поступающіе на пристани, расположенныя выше этихъ пунктовъ, в) грузы, поступающіе на станціи желѣзной дороги изъ мѣстностей, расположенныхъ между Омскомъ и Обью и восточнѣе ст. Обь и г) грузы, поступающіе на станціи желѣзной дороги западнѣе г. Омска. Для грузовъ первой категоріи несомнѣнно выгоднѣе будетъ путь прямо къ западу, къ Тобольску, чѣмъ вверхъ по теченію рѣки до ст. Омскъ или Обь и потомъ по желѣзной дорогѣ. Отъ всѣхъ этихъ грузовъ желѣзная дорога несомнѣнно освободится. Теперь же часть ихъ поступаетъ на желѣзную дорогу, потому что путь до Тюмени не удобенъ, а отъ Тюмени до Перми—длиненъ.

Грузы второй категоріи, не требующіе срочной доставки, также предпочтутъ водяной путь. Нужно замѣтить, что большая часть грузовъ, поступающихъ на желѣзную дорогу на станціяхъ Обь и Омскъ, именно—тѣ, которые идутъ съ верховьевъ Оби и Иртыша. Выше станціи Новониколаевска рѣка Обь и ея притоки прорѣзываютъ огромную страну—Алтайскій горный округъ,—изобилующую всевозможными богатствами: плодородной почвой, лѣсами, рудами и т. п. Выше ст. Омскъ тянется р. Иртышъ, прорѣзывающій богатую ско-

томъ, пшеницей и каменнымъ углемъ Семипалатинскую область. Верховье Иртыша—черный Иртышъ, на которомъ недавно появилось пароходство, уходитъ въ предѣлы Китая. На ст. Обь желѣзная дорога принимаетъ грузы, доставленные пароходомъ съ пристаней: Бердской, Камня, Барнаула, Усть-Чарыша, Бѣлоглазова на Чарышѣ и Бійска, а на ст. Омскъ —съ чернаго Иртыша, Семипалатинска, Павлодара, Черноярки. Для пароходовладѣльца, ведущаго грузъ отъ одной изъ этихъ пристаней, выгоднѣе сдѣлать болѣе длинный рейсъ, чѣмъ короткій. Это доказывается тѣмъ, что на длинные концы фрахты, если вести расчетъ на пудо-версту, гораздо дешевле, чѣмъ на короткіе. Здѣсь примѣняется также своего рода дифференціальный тарифъ. Такъ, за провозъ хлѣба отъ Барнаула до Тобольска, когда путь Тюмень—Тобольскъ бываетъ свободенъ, пароходовладѣльцы берутъ отъ 10 до 15 копѣекъ, что при 2350 верстахъ разстоянія дастъ отъ $^1/_{235}$ до $^1/_{175}$ на пудо-версту. Между тѣмъ отъ Тобольска до Тюмени берутъ за провозъ 8—10 копѣекъ, что при 417 верстахъ разстоянія дастъ отъ $^1/_{71}$ до $^1/_{52}$ за пудо-версту. За провозъ отъ пристани Камень до ст. Оби берутъ по 5—6 коп. съ пуда, тогда какъ здѣсь разстоянія всего 190 верстъ, и стоимость провоза обходится уже отъ $^1/_{38}$ до $^1/_{35}$. Въ то-же время отъ Черноярки до Тобольска, на разстояніи почти 1800 верстъ, за провозъ пуда соли иногда приходится пароходовладѣльцамъ отъ 6 до 8 копѣекъ, что составляетъ уже отъ $^1/_{300}$ до $^1/_{225}$ за пудо-версту. Мимоходомъ замѣтимъ, что на Волгѣ фрахты на дальніе концы спускаются иногда до $^1/_{660}$ съ пуда-версты, и что развитіе пароходства, вызвавъ конкуренцію, можетъ привести къ пониженію фрахтовъ и на рѣкахъ Обской системы. Принимая въ соображеніе вышеизложенное о фрахтахъ, сравнимъ стоимость перевоза товаровъ отъ пристаней, лежащихъ выше пресѣченія Оби и Иртыша, желѣзною дорогой до г. Перми по предполагаемой Омско-Тюменской дорогѣ и по водному пути. Конечнымъ пунктомъ принята Пермь потому, что чрезъ нее пойдутъ всѣ сибирскіе грузы заграницу, когда окончена бу-

детъ сѣверная дорога Петербургъ—Вологда—Вятка, такъ какъ по этой линіи будетъ кратчайшее разстояніе до портовъ Балтійскаго моря. Точно также не минуютъ Перми и грузы, идущіе на Котласскую дорогу. Стоимость провоза до Перми отъ Барнаула по проектируемой Омско-Тюменской дорогѣ, не считая станціонныхъ расходовъ, будетъ слѣдующая:

Провозъ на пароходѣ отъ Барнаула до ст. Обь 6 коп.

Провозъ отъ ст. Обь чрезъ Омскъ и Тюмень до Перми на разстояніе 1810 вер. (586 в.—Обь—Омскъ, 600 в.—Омскъ—Тюмень, 304 в.—Тюмень—Екатеринбургъ и 320 в.—Екатеринбургъ—Пермь по спрямляющей линіи) . . . . 21,22.

Итого . 27,22.

По воднымъ путямъ стоимость провоза будетъ такая:

Барнаулъ—Тобольскъ пароходомъ . . . . . 10 коп.

Тобольскъ—Пермь по желѣзной дорогѣ 870 верстъ (240 в.—линія Тобольскъ—Тюмень 304 в—Тюмень—Екатеринбургъ и 326 вер.—Екатеринбургъ—Пермь по спрямляющей линіи) 17,25

27,25.

Разница въ стоимости такъ ничтожна, что пароходовладѣльцы для привлеченія грузовъ всегда могутъ ею поступиться, понизивъ соотвѣтственно фрахтъ тѣмъ болѣе, что и теперь за 10 копѣекъ возятъ отъ Барнаула не только до Тобольска, но и до Тюмени.

Еще благопріятнѣе для воднаго пути сравненіе стоимости провоза отъ иртышскихъ пристаней. Отъ Павлодара до Перми по предполагаемой желѣзной дорогѣ Омскъ—Тюмень (600 в.) и спрямленной Пермской (624 в.) за 1234 в. провозъ будетъ стоить по существующему тарифу по желѣзной дорогѣ . . . 21,22.

На пароходѣ отъ Павлодара до Омска . . . 6

27,22.

Тотъ же пробѣгъ по воднымъ путямъ будетъ стоить:
От Павлодара до Тобольска пароходомъ . . 8 коп.
Отъ Тобольска до Перми по желѣзной дорогѣ 17,25.

25,25.

Такимъ образомъ на этой линіи вся выгода на сторонѣ воднаго пути.

Что касается грузовъ третьей категоріи, принятыхъ на станціяхъ ж. д. восточнѣе Омска, то они будутъ въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ для перевозки по желѣзной дорогѣ, такъ какъ въ противномъ случаѣ имъ предстоитъ двѣ перегрузки съ вагоновъ на пароходъ на ст. Обь или Омскъ и обратно съ парохода на вагоны въ Тобольскѣ.

Грузы четвертой категоріи, поступающіе на ж. д. западнѣе Омска, не пойдутъ на водяную дорогу, за самыми рѣдкими исключеніями, такъ какъ нѣтъ расчета ихъ ворочать назадъ.

Такимъ образомъ постройка Тобольскъ—Тюменской линіи, оставивъ Сибирской магистрали столько грузовъ, сколько она можетъ перевезти, весь излишекъ отвлечетъ отъ нея. Къ водному пути отойдетъ все что поступаетъ на всемірный рынокъ съ верховьевъ Иртыша (Семипалатинская область), съ верховьевь Оби (Алтайскій горный округъ) и изъ мѣстностей, лежащихъ по Оби ниже ст. Обь и по Иртышу ниже Омска. Ясно, что для разгрузки Сибирской магистрали, для интересовъ транспорта Тюмень—Омская линія съ полнымъ успѣхомъ можетъ быть замѣнена Тюмень—Тобольскою. Отъ этого выиграеть и казна, потому что вторая дорога будетъ дешевле.

Остается сказать нѣсколько словъ о мѣстномъ значеніи Омскъ—Тюменской дороги. На это значеніе ея особенно настойчиво указываетъ записка Тюменской городской думы.

Несомнѣнно, что какъ и всякая новая желѣзная дорога, Тюменско-Омская линія не остается безъ вліянія на экономическую жизнь края, но вопросъ въ томъ, есть-ли въ ней въ данномъ мѣстѣ надобность. Дорога эта прорѣжетъ мѣстность длиною верстъ около пятисотъ и шириною отъ 300

верстъ въ западной части до 250—въ восточной. Съ сѣвера и востока эта мѣстность ограничивается судоходной рѣкой Иртышемъ на протяженіи его теченія отъ Омска до Тобольска, а къ югу границу этой мѣстности составляетъ Сибирская желѣзная дорога. Разстояніе между Иртышемъ и дорогой нигдѣ не превышаетъ 300 верстъ. Южная полоса этого района, шириною верстъ въ 200, заключающая въ себѣ уѣзды Ялуторовскій, сѣверную половину Курганскаго, весь Ишимскій и западную половину Тюкалинскаго, населена на сибирскій масштабъ довольно густо. Въ Курганскомъ уѣздѣ жителей на 1 квадратн. версту приходится 14, въ Ялуторовскомъ—10, въ Ишимскомъ—8 и въ Тюкалинскомъ—4, но сѣверная, прилагающая къ Иртышу, часть населена гораздо слабѣе. Предполагаемая Омско-Тюменская дорога прорѣжетъ только южную, ближайшую къ желѣзной дорогѣ, часть района, при чемъ наибольшее разстояніе ея отъ магистрали будетъ около 170 верстъ. Но это только въ западной части, а чѣмъ дальше къ востоку, тѣмъ разстояніе будетъ меньше и меньше, потому что предполагаемая дорога подходитъ къ Сибирской магистрали подъ острымъ угломъ, вершина коего—Омскъ. Наиболѣе близкое разстояніе между сходящимися подъ угломъ дорогами придется какъ разъ на слабо-населенный Тюкалинскій уѣздъ. Если вычислить среднее разстояніе предполагаемой дороги отъ магистрали, то получится не больше 80 верстъ. Отъ р. Иртыша дорога будетъ на всемъ протяженіи приблизительно въ 200 верстахъ. Если въ странахъ съ плотнымъ населеніемъ и высокой производительностью необходима густая сѣть желѣзныхъ дорогъ, то не будутъ ли роскошью для разсматриваемаго района три первоклассныхъ параллельныхъ пути на полосѣ шириною въ 300 верстъ. Несомнѣнно, что Тюмень—Омская дорога вся, на всемъ своемъ протяженіи пройдетъ въ районѣ уже обслуживаемомъ Сибирскою магистралью. И не нужно забывать, что этотъ районъ не заключаетъ въ себѣ никакихъ рудоносныхъ площадей или каменноугольныхъ залежей, въ немъ даже нѣтъ годныхъ для экспорта лѣсовъ. Вся эта мѣстность—степь, которая ничего

не можетъ дать для вывоза, кромѣ продуктовъ земледѣлія и скотоводства. Если въ промежуткѣ между Иртышемъ и западно-сибирскою желѣзною дорогой и нужна будетъ когда нибудь еще желѣзнодорожная линія для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей края, то теперь это дѣло еще преждевременно считать стоящимъ на очереди и требующимъ безотлагательнаго рѣшенія. Для разгрузки же Сибирской магистрали достаточно усиленія провозоспособности идущаго параллельно съ нею смѣшаннаго водно-желѣзнодорожнаго пути, каковое достигнуто будетъ постройкой линіи Тобольскъ—Тюмень и спрямленіемъ участка Пермской дороги между Екатеринбургомъ и Пермью. Правда, что смѣшанный путь будетъ работать только лѣтомъ, но не нужно забывать, что и порты, къ которымъ пойдутъ по этому пути грузы для вывоза заграницу, также работаютъ только лѣтомъ. Для перевозки же грузовъ, требующихъ непрерывной доставки, остается желѣзная дорога.

Но если даже и признано будетъ неотложнымъ въ интересахъ государственныхъ построить, въ подкрѣпленіе магистрали, дополнительный рельсовый путь, чтобы обезпечить возможность усиленной транспортной дѣятельности во всякое время года, и тогда необходимость проведенія Тюмень—Тобольской линіи нисколько не уменьшится. Нѣтъ никакихъ основаній опасаться, что улучшенный водно-желѣзнодорожный путь составитъ опасную конкуренцію вновь построенной линіи и сдѣлаетъ ее бездоходною. Сибирь такъ велика, ея естественныя богатства такъ неистощимы, что еще долго предложеніе ея продуктовъ будетъ обгонять провозоспособность путей, построенныхъ для ихъ вывоза. При томъ же путь Тюмень—Тобольскъ нуженъ не для одного транзита,—онъ нуженъ еще для достиженія другой не менѣе важной задачи, имѣющей общегосударственное значеніе,—для оживленія обширнѣйшаго и богатѣйшаго края, до сихъ поръ еще почти остающагося внѣ вліянія усовершенствованныхъ путей сообщенія. Край этотъ—сѣверъ Тобольской губерніи.

Южная часть Тобольской губерніи съ 1893 года прорѣзана Великой Сибирской желѣзной дорогой. 12 лѣтъ, про-

текшіе съ этого времени, еще разъ убѣдительно показали, какое важное значеніе имѣютъ улучшенные пути сообщенія для поднятія благосостоянія страны. Мы нисколько не преувеличимъ и неотступимъ отъ истины, если скажемъ, что желѣзная дорога въ южной части Тобольской губерніи произвела полный экономическій переворотъ, клонящійся къ благу производительныхъ элементовъ населенія.

Главнымъ источникомъ существованія крестьянскаго населенія этой мѣстности было до желѣзной дороги и остается въ настоящее время производство зерновыхъ хлѣбовъ, преимущественно пшеницы. До проведенія желѣзной дороги земледѣльцы въ урожайные годы, когда нужно было сбывать излишекъ хлѣба, страдали отъ недостатка сбыта и низкихъ цѣнъ, а въ неурожайные годы, періодически повторяющіеся въ той мѣстности вслѣдствіе нѣкоторыхъ естественныхъ условій, страдали, напротивъ, отъ крайне высокихъ цѣнъ на продукты первой необходимости, которые въ такіе годы имъ приходилось уже не продавать, а покупать. Такъ извѣстно, что до желѣзной дороги цѣны на пшеницу колебались въ зависимости отъ урожая отъ 20 коп. за пудъ до 2 р. 60 к. Съ проведеніемъ желѣзной дороги и облегченіемъ вывоза и подвоза, цѣны на хлѣбъ въ урожайные и неурожайные годы почти уравнялись и это дало болѣе устойчивости и выгодности зерновому хозяйству. Крестьяне стали болѣе получать выгоды отъ земледѣлія въ урожайные годы и легче переносить годы неурожая.

Еще болѣе выиграла отъ проведенія желѣзной дороги другая важная отрасль хозяйства крестьянъ Тобольской губерніи—скотоводство. До желѣзной дороги скотъ имѣлъ довольно ограниченный сбытъ въ Уральскій горнозаводскій районъ, въ Европейскую же Россію вывозилась только часть кожъ и топленое масло, приготовленіе котораго отнимало много времени и труда, а цѣны были низки, спускаясь до 4 рублей за пудъ. Съ проведеніемъ желѣзной дороги явилась возможность экспортировать мясной скотъ и мясо до Петербурга, и цѣны на него поднялись отъ 1 р.—1 р. 50 к. за пудъ до 2 р.

50 к.—3 р. Но самымъ важнымъ послѣдствіемъ проведенія желѣзной дороги явилось возникновеніе совершенно новой, неизвѣстной до того отрасли хозяйства—маслодѣлія, которое, въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ получило поразительное развитіе. Первый маслодѣльный заводъ открылся въ 1894 году и производство масла въ этомъ году было 400 пудовъ, а въ 1903 году заводовъ было только въ Тобольской губерніи уже 739. Въ 1904 году въ той части Западной Сибири, которая прорѣзана желѣзною дорогой, маслодѣліе дало до 2,500,000 пудовъ продукта для вывоза заграницу на сумму свыше 25,000,000 руб. и это уже имѣетъ не мѣстное только, а общегосударственное значеніе, такъ какъ улучшаетъ нашъ торговый балансъ. Но и непосредственно для населенія возникновеніе маслодѣлія имѣло громадное значеніе. Стоимость дойной коровы съ 12—15 рублей поднялась до 25—30 р. и выше; топленаго масла, по подсчету крестьянъ, выходило изъ пуда молока копѣекъ на 15—20, а теперь молоко они продаютъ отъ 35 до 60 к. за пудъ.

Результатомъ указанныхъ перемѣнъ явилось то, что хозяйство крестьянъ изъ натуральнаго начало преобразовываться въ денежное и сильно увеличилось количество обращающихся среди нихъ денегъ. Это повело за собой расширеніе потребностей, выразившееся въ улучшеніи жилищъ, одежды и житейской обстановки, бросающееся въ глаза каждому сколько нибудь внимательному наблюдателю, а слѣдовательно и расширеніе сбыта продуктовъ фабричной, заводской и кустарной промышленности, что также далеко не безразлично съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ. Наиболѣе же яркимъ и благопріятнымъ показателемъ увеличившагося матеріальнаго благосостоянія является сильный ростъ заработной платы сельско-хозяйственнымъ рабочимъ, достигающій въ южныхъ уѣздахъ губерніи въ урожайные годы размѣровъ, свойственныхъ наиболѣе богатымъ и экономически развитымъ странамъ. Это обстоятельство въ связи съ увеличеніемъ количества денегъ въ рукахъ сельскаго населенія вызвало распространеніе улучшенныхъ сельско-хозяй-

ственныхъ орудій, начиная съ сохи-пермянки и кончая дорогими плугами, жатвенными и сѣнокосильными машинами. Кромѣ того явились и другіе признаки улучшенія медотовъ земледѣльческаго труда въ видѣ, напримѣръ, распространяющагося въ южныхъ уѣздахъ травосѣянія (могаръ), введенія улучшенныхъ породъ скота (беркширскія свиньи) и улучшенія ухода за скотомъ. Усиленіе производительности труда, достигнутое этими улучшеніями, должно повести за собой дальнѣйшее развитіе благосостоянія населенія, дальнѣйшее усиленіе его покупной и платежной способности. Общій экономическій подъемъ и оживленіе отразилось не только на технической сторонѣ труда, но и отчасти на общественной его организаціи. За послѣдніе годы въ южныхъ уѣздахъ явилось сильное и успѣшное стремленіе къ примѣненію кооперативнаго начала въ маслодѣльномъ производствѣ, благодѣтельно отозвавшееся какъ на техникѣ, такъ и на доходности этой отрасли хозяйства для главной группы участниковъ въ ней—производителей молока—крестьянъ.

Мы позволили себѣ остановиться на вліяніи Сибирской желѣзной дороги на прилегающую къ ней мѣстность для того, чтобы показать, какія глубокія и благодѣтельныя перемѣны производитъ открытіе выхода на міровой рынокъ на мѣстности богатыя по естественнымъ условіямъ, но лишенныя до того времени возможности къ удобному сбыту своихъ продуктовъ. Къ числу такихъ именно мѣстностей принадлежитъ до настоящаго времени, несмотря на десятилѣтнее существованіе Сибирской дороги, громадная часть Тобольской губерніи, въ нѣсколько разъ превышающая по своимъ размѣрамъ и естественнымъ богатствамъ тотъ районъ, который вошелъ въ сферу дѣйствія Сибирской магистрали. Послѣдняя, какъ извѣстно, прошла по южной окраинѣ губерніи, точнѣе сказать—по южной границѣ ея, и почти на цѣлую половину протяженія—за границей, въ предѣлахъ сосѣдней Акмолинской области. Если считать для Тобольской губерніи показателемъ того, находится ли данная мѣстность въ районѣ вліянія желѣзной дороги, развитіе маслодѣлія, которое не мо-

жетъ существовать безъ близкаго пункта сбыта, то предѣломъ вліянія желѣзной дороги на сѣверѣ будетъ линія, проведенная, начиная съ запада, сперва по границѣ между Тюменскимъ и Ялуторовскимъ уѣздами, затѣмъ чрезъ г. Ялуторовскъ, далѣе—по границѣ между Тобольскимъ и Ишимскимъ уѣздами, затѣмъ сѣвернѣе долины рѣки Аева, до пересѣченія съ р. Иртышемъ около устья р. Шишъ и оттуда прямо на востокъ къ границѣ Томской губерніи. Такимъ образомъ въ сферу дѣйствія желѣзной дороги въ предѣлахъ Тобольской губерніи вошла полоса шириной съ юга на сѣверъ въ среднемъ около 200 верстъ и длиною около 650 верстъ, что составляетъ около 130,000 кв. верстъ или не много болѣе $^1/_{10}$ всей площади Тобольской губерніи. Нѣтъ сомнѣнія, что и въ означенной полосѣ благопріятное вліяніе желѣзной дороги сильнѣе ощущается только въ болѣе близкой къ ней области, а въ сѣверной окраинѣ ея—оно значительно слабѣе.

Изъ сказаннаго ясно, что для экономическаго преуспѣянія громадной территоріи, называемой Тобольскою губерніей, составляющей по пространству $^1/_{16}$ часть всей Россійской Имперіи, существующая Сибирская желѣзная дорога недостаточна и необходимо принять мѣры къ дальнѣйшему улучшенію путей сбыта и обмѣна.

Другой недостатокъ Сибирской дороги, препятствующій ей быть средствомъ къ оживленію района, находящагося къ сѣверу отъ указанной выше линіи, является то, что она не стоитъ въ удобной связи съ прорѣзывающей Тобольскую губернію системой водныхъ путей. Проходя по южной части губерніи, она пресѣкаетъ совершенно несудоходные и маловодные притоки Иртыша: Тоболъ въ верхнемъ теченіи и Ишимъ и только въ Омскѣ касается Иртыша, а близъ ст. Обь—р. Оби. Но оба эти пункта неудобны для передачи на нихъ грузовъ, идущихъ въ Европейскую Россію и за границу съ рѣчныхъ путей, такъ какъ грузы эти отъ Омска и Новониколаевска должны дѣлать до Европейской Россіи и западныхъ портовъ слишкомъ большой пробѣгъ по желѣзной дорогѣ. Отъ Омска до С.-Петербурга желѣзнодорожнаго пути

по кратчайшему разстоянію 3294 версты, отъ Новониколаевска—3872 версты. Такіе малоцѣнные грузы, какъ лѣсъ, совсѣмъ не могутъ найти себѣ выхода въ Европейскую Россію чрезъ помянутые пункты, такъ какъ провозъ ихъ будетъ слишкомъ дорогъ. Кромѣ того мѣстности обильныя лѣсомъ находятся отъ Омска и Новониколаевска, далеко внизъ по теченію Иртыша и Оби и къ длинному желѣзнодорожному пути присоединяется далекій провозъ пароходомъ противъ теченія рѣки.

Вслѣдствіе этой причины средняя и сѣверная часть Тобольской губерніи и сѣверная часть губерніи Томской, прорѣзанная прекрасными по качеству и громадными по длинѣ водными путями въ видѣ судоходныхъ рѣкъ Иртыша, Оби, Конды, Тавды, Сосвы и рѣкъ сплавныхъ, самый перечень коихъ былъ бы утомителенъ,—такъ ихъ много,—остается внѣ всякаго вліянія Сибирской магистрали. Это видно уже изъ того, что, вопреки опыту другихъ странъ, Сибирская желѣзная дорога не оживила судоходное движеніе на водныхъ путяхъ, къ сѣверу отъ нея, а напротивъ ослабила, тогда какъ къ югу отъ желѣзной дороги пароходство на Иртышѣ и Оби чрезвычайно оживилось.

Какъ выяснено было выше, Пермская желѣзная дорога также мало содѣйствовала оживленію сѣвера Тобольской губерніи. Хотя она примыкаетъ въ г. Тюмени къ р. Турѣ, но мелководіе этой рѣки и рѣки Тобола на протяженіи 400 верстъ до устья послѣдняго и необходимость везти товаръ по этому неудобному, а иногда и прямо непроходимому пути противъ теченія, повела къ тому, что провозъ по этому пути могутъ вынести только цѣнные грузы. Кромѣ того Тюмень съ Пермью соединена не кратчайшимъ путемъ, а зигзагомъ, отчего при 520 верстахъ разстояніе между Пермью и Тюменью по воздушной линіи получилось 771 верста желѣзнодорожнаго пути. Это также удорожаетъ доставку товаровъ съ нижняго и средняго теченія Иртыша и Оби и лишаетъ дорогу всякаго мѣстнаго значенія для этой страны.

И такъ необходимо признать, что средняя и сѣверная

часть Тобольской губерніи, находящаяся сѣвернѣе указанной выше линіи, совпадающей почти съ 57-й параллелью, находится внѣ сферы вліянія, существующихъ желѣзнодорожныхъ путей и не имѣетъ для своихъ продуктовъ удобнаго выхода на всемірный рынокъ.

Но что же представляетъ собою эта часть Тобольской губерніи, нуждается ли она въ приближеніи ея къ міровому рынку и можетъ ли оправдать необходимые для этого расходы? Ходячія представленія о сѣверѣ Сибири, какъ о странѣ холода и тундръ, странѣ, гдѣ невозможна никакая правильная хозяйственная дѣятельность и гдѣ источникомъ существованія человѣка могутъ быть только самыя примитивныя занятія, въ родѣ звѣроловства и рыболовства, не даютъ благопріятнаго отвѣта на этотъ вопросъ. Но эти представленія, по глубокому убѣжденію мѣстныхъ жителей, знакомыхъ съ краемъ, далеки отъ истины. Къ сожалѣнію, до настоящаго времени не было произведено подробнаго и обстоятельнаго изслѣдованія сѣвера Тобольской губерніи съ точки зрѣнія его пригодности для сельскохозяйственной дѣятельности и потому нѣтъ возможности обосновать такое утвержденіе неопровержимыми научными данными. Но уже и то, что извѣстно о сѣверѣ Тобольской губерніи, позволяетъ утверждать, что эта часть русской земли имѣетъ всѣ данныя для экономическаго развитія и потому есть прямой расчетъ въ интересахъ населенія и государственныхъ соединить ее съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ и тѣмъ приблизить къ міровому рынку, безъ чего невозможенъ экономическій прогрессъ какой бы то ни было страны. Часть Тобольской губерніи, остающаяся внѣ сферы вліянія Сибирской желѣзной дороги, заключаетъ въ себѣ уѣзды Тобольскій, Туринскій, сѣверную часть Тарскаго, Березовскій и Сургутскій. Сюда же относится и Тюменскій уѣздъ, южная часть котораго, впрочемъ, входитъ въ сферу вліянія Пермской желѣзной дороги. Пространство перечисленныхъ уѣздовъ, выключая Тюменскій, равняется около 1,100,000 квадр. верстъ. Въ хозяйственномъ отношеніи всю эту громадную территорію, слишкомъ вдвое превышающую Герман-

скую имперію, можно раздѣлить на двѣ неравныя части: южную, въ которой возможно земледѣліе, и сѣверную, въ которой оно или совсѣмъ невозможно, или возможно только въ качествѣ подсобнаго и не вполнѣ надежнаго источника существованія. Провести точную границу между этими двумя районами не легко по нѣкоторымъ мѣстнымъ особенностямъ. Дѣло въ томъ, что та часть губерніи, гдѣ должна пройти граница земледѣлія, представляетъ собой страну очень богатую рыбой, цѣннымъ звѣремъ, кедровыми орѣхами, ягодами и очень скудно населенную. Наличное населеніе получаетъ достаточныя для своихъ потребностей средства отъ рыбнаго и звѣринаго промысла, сбора кедровыхъ орѣховъ и брусники и отчасти скотоводства и нисколько не заботится о заведеніи полевого хозяйства. Самыя поселенія въ сѣверномъ краѣ расположены въ мѣстахъ неудобныхъ для земледѣлія, но представляющихъ удобство для рыбной ловли. Очевидно основатели ихъ не имѣли въ виду перваго и надѣялись только на вторую. Поэтому предѣлы распространенія земледѣлія въ настоящемъ не совпадаютъ съ границами мѣстности, гдѣ возможно это занятіе по климатическимъ и почвеннымъ условіямъ. Фактически въ настоящее время въ западной части губерніи, въ бассейнѣ лѣвыхъ верхнихъ притоковъ рѣкъ Тавды и Конды земледѣліе, какъ доходное занятіе, достигаетъ 60°48′ сѣверной широты, гдѣ въ 1889 году часть жителей—вогулъ сѣяли озимовую рожь (Тобольскій сѣверъ. А. А. Дунинъ-Горкавичъ, стр. 9). Тотъ же авторъ сообщаетъ о двухъ случаяхъ успѣшнаго занятія земледѣліемъ гораздо сѣвернѣе указаннаго мѣста, въ среднемъ теченіи р. Ляпина или Сыгвы, притока Сосвы, въ мѣстности, находящейся подъ 64°12′ сѣверной широты, при чемъ урожай яровыхъ хлѣбовъ въ одномъ хозяйствѣ (зырянина Бабикова въ д. Саранъ-Паулъ) достигалъ до самъ 10 (тамъ же, стр. 9 и 10).

Въ средней части губерніи по р. Иртышу земледѣліе, какъ прочно укоренившійся промыселъ, достигаетъ дер. Сотниковы юрты, находящейся приблизительно подъ 60°20′ сѣверной широты. Въ восточной части губерніи многолѣтній

опытъ священника Тверитина, подробныя свѣдѣнія о которомъ сообщены въ цитированной книгѣ г. Дунинъ-Горкавича (стр. 7—8) и опыты сургутскаго жителя, есаула Невзорова (Тобольскій сѣверъ. А. А. Дунинъ-Горкавичъ, стр. 9) доказали, что земледѣліе возможно до 61^{0}17$'$ сѣверной широты. Замѣчено, что съ оскудѣніемъ рыбныхъ и звѣриныхъ богатствъ и увеличеніемъ населенія, предѣлы земледѣлія расширяются, оно подвигается далѣе на сѣверъ, и тѣ мѣста, которыя, раньше считались неудобными для сельскаго хозяйства, становятся земледѣльческими.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что не будетъ ошибкой принять сѣверною границей района, въ которомъ земледѣліе возможно какъ основное занятіе жителей, 61-ю параллель сѣверной широты. Мѣстность эта представляетъ собою пространство шириною, по направленію съ юга на сѣверъ, въ 400 верстъ, а длиною, съ запада на востокъ, въ среднемъ 750, площадь же его равняется 300,000 квадратныхъ верстъ. По географическому положенію, относительно разстоянія отъ полюса, и по величинѣ она соотвѣтствуетъ площади Европейской Россіи, заключающей въ себѣ слѣдующія мѣстности: южную половину Вологодской губерніи, къ югу отъ параллели г. Вельска, восточную часть Новгородской губерніи, къ востоку отъ линіи Николаевской желѣзной дороги, южную часть Олонецкой губерніи, къ югу отъ параллели г. Каргополя, всю Костромскую губернію, кромѣ восточной ея четверти и восточную половину губерніи Ярославской. Эта громадная территорія прорѣзана цѣлой сѣтью судоходныхъ рѣкъ. Изъ нихъ только Обь, Иртышъ, Тавда и Конда имѣютъ въ означенномъ районѣ протяженіе въ общей сложности, не считая извилинъ, а принимая только длину долины, до 2200 верстъ, т.-е. столько же, какъ долина Волги отъ Твери до Астрахани, если также не считать ея извилинъ. Пригодная для земледѣльческой колонизаціи, изобилующая естественными богатствами, нынѣ лежащими безъ всякаго употребленія, эта страна могла бы дать громадное количество разнородныхъ продуктовъ къ вывозу, если бы ее

соединить кратчайшимъ путемъ съ обще-россійскою сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Изъ естественныхъ богатствъ этой мѣстности, которыя могутъ быть использованы для блага населенія и страны, нужно прежде всего упомянуть лѣса, которыхъ, здѣсь имѣется громадное количество, при томъ расположенныхъ въ области судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ. Вотъ краткій и не полный перечень лѣсныхъ пространствъ, удобныхъ для эксплоатаціи, сдѣланный, главнымъ образомъ, по труду г. А. А. Дунинъ-Горкавича „Тобольскій сѣверъ“.

1) По верхней части бассейна р. Тавды, по рѣкамъ Пелыму и Лозьвѣ съ ихъ притоками имѣется лѣсного пространства до 1,000,000 десятинъ, прорѣзаннаго цѣлою сѣтью сплавныхъ рѣкъ (Тобольскій сѣверъ. А. А. Дунинъ-Горкавичъ, стр. 41 и 47). Къ этому нужно присоединить не вошедшіе въ помянутый учетъ лѣса, растущіе по р. Тавдѣ и ея мелкимъ притокамъ, ниже устья Пелыма, а также лѣса по Сосьвѣ и Лозьвѣ съ притоками, находящіеся въ предѣлахъ Пермской губерніи. Всѣ эти громадныя лѣсныя богатства въ настоящее время имѣютъ одинъ выходъ—на Омскъ, до котораго они должны пройти сплавомъ по Тавдѣ и Тоболу до устья послѣдняго, а затѣмъ пароходомъ противъ теченія рѣки на протяженіи 1128 верстъ. По этому пути лѣсъ идетъ не только въ раздѣланномъ, но и въ кругломъ видѣ. Въ Европейскую Россію въ настоящее время тавдинскій лѣсъ не имѣетъ выхода, такъ какъ пароходный путь отъ устья Тавды до Тюмени, по крайнему мелководію Тобола и Туры крайне неудобенъ. Если будетъ проведена желѣзная дорога въ направленіи Тюмень—Тобольскъ, то она пересѣчетъ р. Тавду въ ея нижнемъ теченіи. Отъ этого пункта до г. Перми, при условіи спрямленія линіи Пермь—Екатеринбургъ, будетъ не свыше семисотъ пятидесяти верстъ желѣзнодорожнаго пути. Въ настоящее время лѣсъ, приплавляемый съ верховьевъ р. Туры въ Тюмень и раздѣланный здѣсь на лѣсопильныхъ заводахъ, идетъ не только на Уралъ и прилегающія къ нему мѣстности, но и за границу, чрезъ Пермь—Котлассъ и Архангельскъ, несмотря на то, что отъ Тюмени

до Перми 771 верста. Слѣдовательно съ проведеніемъ желѣзной дороги Тобольскъ—Тюмень тавдинскому лѣсу откроется выходъ за границу, при чемъ туда можетъ идти матеріалъ первосортный, который исключительно тамъ и требуется, а остальное можетъ идти также какъ и теперь на Омскъ или же Уралъ.

2) Другой лѣсной районъ находится по теченію и притокамъ р. Иртыша вверхъ отъ устья р. Тобола до устья р. Тары, на протяженіи около 700 верстъ. Въ этомъ районѣ довольно богатомъ строевыми лѣсами и прорѣзанномъ многочисленными сплавными рѣками расположено 9 лѣсничествъ и очень возможно, что при хорошемъ спросѣ окажется излишекъ лѣса для вывоза. Лѣсъ можетъ быть легко сплавленъ до г. Тобольска, какъ конечнаго пункта проектируемой желѣзной дороги, и оттуда уже по рельсовому пути можетъ быть отправленъ на западъ. Въ настоящее время лѣсной матеріалъ изъ этого района имѣетъ одинъ только выходъ—въ Омскъ, куда его доставляютъ пароходами, противъ теченія воды.

3) Третій лѣсной районъ, въ нѣсколько разъ превосходящій по пространству и обилію лѣса оба первые, расположенъ по теченію р. Иртыша, отъ Тобольска до слiянія его съ Обью и по многочисленнымъ правымъ и лѣвымъ притокамъ Иртыша, изъ которыхъ главнѣйшіе: Конда, Демьянка, Туртасъ, Носка съ Лаймой, Алымка. Только въ верховьяхъ рѣки Конды и по ея верхнимъ лѣвымъ притокамъ, по подсчету г. Дунинъ-Горкавича, имѣется годныхъ для эксплоатаціи лѣсовъ до 500,000 десятинъ (Тобольскій сѣверъ. А. А. Дунинъ-Горкавичъ, стр. 47). Но эта мѣстность составляетъ незначительную часть малоизслѣдованнаго пространства, расположеннаго по обѣ стороны р. Иртыша и прорѣзаннаго его притоками.

Въ настоящее время лѣса на всемъ этомъ громадномъ пространствѣ совершенно не эксплоатируются для экспорта. Казна не имѣетъ доходовъ отъ принадлежащихъ ей здѣсь неизмѣримыхъ лѣсныхъ пространствъ, населеніе не имѣетъ заработка отъ разработки лѣсовъ, гніющихъ безъ всякой поль-

зы и гибнущихъ отъ лѣсныхъ пожаровъ. Причина этого заключается въ томъ, что выплавленный на Иртышъ лѣсъ долженъ идти пароходомъ противъ теченія на Омскъ или Тюмень—единственные возможные рынки для сбыта. Но Омскъ имѣетъ лѣса Тарскіе и Тавдинскіе, которые могутъ быть доставлены туда съ меньшимъ пробѣгомъ на баржахъ противъ воды, а до Тюмени отъ устья, напримѣръ, Конды свыше 800 верстъ пароходнаго пути противъ воды, изъ коихъ 407 верстъ по извилистымъ, мелководнымъ и крайне неудобнымъ для судоходства рѣкамъ Тоболу и Турѣ. Если же будетъ соединенъ съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ Тобольскъ, то явится полная возможность вывозить лѣсъ на Пермь и далѣе—на Котлассъ, или низовья Волги. Отъ устья Конды, наиболѣе богатаго лѣсомъ притока Иртыша, до гор. Тобольска всего только 461 верста превосходнаго воднаго пути, а устья другихъ притоковъ Иртыша, по которымъ можно ожидать сплава лѣса, находятся гораздо ближе къ Тобольску.

4) Четвертый лѣсной районъ въ описываемой части Тобольской губерніи расположенъ по обѣ стороны рѣки Оби вверхъ, отъ впаденія въ нее рѣки Иртыша. Въ этомъ районѣ только въ предѣлахъ Тобольской губерніи, по подсчету г. Дунинъ-Горкавича, спеціально изучившаго лѣсныя богатства этого края, имѣется доступныхъ для эксплоатаціи лѣсовъ до 1,428,000 десят. Лѣса эти расположены какъ по уваламъ, ограничивающимъ долину самой Оби, такъ и по правымъ и лѣвымъ притокамъ ея: Назыму, Лямину, Тромъ-Югану съ Аганомъ, Балыку, Югану, Ваху съ притоками и другимъ меньшимъ рѣкамъ, сопровождаемымъ множествомъ мелкихъ сплавныхъ рѣчекъ. Всѣ эти лѣса до настоящаго времени никѣмъ не эксплоатировались и стоятъ во всей своей первобытной неприкосновенности. Къ нимъ нужно присоединить громадныя лѣсныя пространства, находящіяся въ предѣлахъ Томской губерніи по рѣкѣ Оби и ея притокамъ: Тыму, Кети, Васъ-Югану, Парабели, Чулыму и другимъ, не имѣющія въ настоящее время выхода.

Со всего описываемаго района лѣсъ можетъ быть путемъ

сплава доставленъ къ устью рѣки Иртыша, откуда до Тобольска 525 верстъ удобнаго пароходнаго пути противъ теченія воды. Если желѣзная дорога, доведенная до г. Тобольска, вызоветъ въ этомъ пунктѣ такой же спросъ на лѣсъ, какъ напримѣръ въ настоящее время въ г. Омскѣ или Тюмени, то тогда будетъ расчетъ эксплуатировать лѣса этого района, такъ какъ доставка лѣса отъ мѣста рубки до Тобольска будетъ удобнѣе и дешевле, чѣмъ практикующаяся теперь доставка приплавленнаго съ верховьевъ Тавды лѣса отъ Тобольска до Омска. Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно сравнить длину пароходнаго пути отъ устья Иртыша до Тобольска съ одной стороны и отъ Тобольска до Омска—съ другой. Первый, какъ помянуто выше, равняется 525 верстамъ, а второй—1128 верстамъ, при болѣе высокой цѣнѣ дровъ для парохода. Что же касается сплавной части того и другого пути, то таковой отъ верховьевъ Тавды до Тобольска даже длиннѣе, чѣмъ отъ любого пункта р. Оби и болѣе близкихъ къ устью Иртыша ея притоковъ до мѣста слiянiя Оби съ Иртышемъ.

На лѣсныхъ богатствахъ края мы позволили себѣ остановиться прежде всего потому, что лѣса легче всего доступны для эксплуатацiи, разработка ихъ не требуетъ даже предварительнаго прочнаго заселенiя мѣстности и продолжительнаго подготовительнаго труда, какъ земледѣлiе и скотоводство. Лѣса скорѣе всего могутъ оживить торговое движенiе по рѣкамъ, прорѣзывающимъ разсматриваемый край и дать грузы предполагаемой желѣзной дорогѣ. На разработку ихъ легче всего найдутся предприниматели съ нужными капиталами и рабочiе. Первые уже появляются въ Тобольской губернiи въ лицѣ зауральскихъ крупныхъ лѣсопромышленниковъ (бр. Селянкины, Кыркаловъ, Лаптевъ), организовавшихъ вывозъ лѣса съ верховьевъ Туры черезъ г. Тюмень и Архангельскъ заграницу. Съ проведенiемъ желѣзной дороги до Тобольска, которая сразу приблизитъ лѣсныя богатства края къ всемiрному рынку, нужно ожидать дальнѣйшаго появленiя предпринимателей и капиталовъ тѣмъ болѣе, что

въ сосѣднихъ съ Тобольской губерніяхъ Уфимской, Пермской и Архангельской лѣсное дѣло поставлено на широкую ногу, а богатства лѣсныя естественно съ теченіемъ времени истощаются, и капиталъ, вложенный въ лѣсныя предпріятія, долженъ искать другого мѣста для своего приложенія. Съ проведеніемъ проектируемой дороги можно надѣяться на повтореніе того же явленія, какое имѣло мѣсто въ южной части губерніи, когда построили Сибирскую магистраль. Въ короткое время въ этой мѣстности явились капиталы и предприниматели для производства масла и торговли этимъ продуктомъ. Разница будетъ только въ объектѣ приложенія капитала—тамъ масло, здѣсь—лѣсъ. Что касается рабочихъ рукъ, которыхъ на мѣстѣ на первое время можетъ оказаться недостаточно, то это затрудненіе легко устранится само собой. Рядомъ съ Тобольской губерній находятся губерніи Пермская и Вятская, имѣющія излишекъ рабочихъ рукъ, ищущихъ заработка. И въ настоящее время много рабочихъ изъ тѣхъ мѣстностей находятъ себѣ занятіе въ Тобольской губерніи, путь куда имъ хорошо извѣстенъ, и нѣтъ сомнѣнія, что однѣ помянутыя губерніи могутъ поставить нужное число рабочихъ рукъ, разъ откроется на нихъ спросъ и у предпринимателей будетъ расчетъ дать достаточную заработную плату.

Если разработка лѣсныхъ богатствъ края обѣщаетъ наиболѣе быстрое развитіе въ случаѣ соединенія его съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, то на второмъ мѣстѣ въ этомъ отношеніи нужно поставить скотоводство. Уже и въ настоящее время эта отрасль занимаетъ видное мѣсто въ хозяйствѣ крестьянъ описываемой полосы, особенно южной и средней ея части, гдѣ населенія больше, а рыбныхъ богатствъ меньше. Такова мѣстность по теченію р. Иртыша отъ г. Тары до впаденія его въ Обь, а также отчасти и долина рѣки Конды. Главный доходъ въ этой мѣстности доставляютъ лошади, которыя нужны для зимней перевозки громаднаго количества добываемой по рѣкамъ Оби и Иртышу рыбы, а также и другихъ мѣстныхъ продуктовъ: орѣховъ, пушнины, брусники. Извозъ составляетъ прибыльное занятіе крестьянъ, живущихъ

въ низовьяхъ Иртыша и въ прилегающихъ къ устью этой рѣки частяхъ долины р. Оби. Помимо лошадей крестьяне разводятъ рогатый скотъ, но почти только для собственныхъ надобностей. Лишь небольшое количество мяса сбывается въ Березовѣ, Сургутѣ и Тобольскѣ, да на Иртышѣ выше Тобольска и къ югу отъ Иртыша на нѣкоторыхъ притокахъ этой рѣки есть спросъ на дойныхъ коровъ въ южную часть губерніи. Въ самое послѣднее время положено начало маслодѣлію въ долинѣ Иртыша сѣвернѣе Тобольска. Необходимо признать, что скотоводство въ описываемомъ районѣ развито гораздо меньше, чѣмъ это допускается естественными условіями мѣстности, хотя на одного жителя скота приходится и больше, чѣмъ въ южной части губерніи. По всей долинѣ р. Иртыша имѣются богатые заливные луга, могущіе доставить громадное количество сѣна. Начиная съ того мѣста, гдѣ Иртышъ вступаетъ въ описываемый районъ, и приблизительно до границы Демьянской и Филинской волостей (60^0 сѣв. шир.), луга эти еще эксплуатируются, по крайней мѣрѣ тѣ изъ нихъ, которые не заболочены или не заросли кустами и которые поэтому можно косить безъ всякой, хотя бы и самой примитивной, меліораціи. Но ниже по Иртышу, въ предѣлахъ обширнѣйшихъ Самаровской и Филинской волостей, по свидѣтельству мѣстныхъ жителей, не выкашивается и одной десятой превосходныхъ заливныхъ луговъ, которыхъ въ этой мѣстности гораздо больше, чѣмъ выше по теченію рѣки, такъ какъ долина рѣки Иртыша здѣсь шире. Тоже самое нужно сказать и о среднемъ и нижнемъ теченіи р. Конды. Долина этой рѣки, по наблюденію г. Дунинъ-Горкавича, очень богата лугами высокаго качества (см. Кратчайшій транзитный путь Обь—Кама. А. А Дунинъ-Горкавичъ. Докладъ, читанный въ Императорскомъ обществѣ судоходства. Стр. 3—8). Объ этомъ можно судить уже потому, что переселяющіеся съ Иртыша на Конду крестьяне однимъ изъ мотивовъ къ своему переселенію выставляютъ именно удобство прикондинскаго края для скотоводства.

Необходимо замѣтить, что какъ на Иртышѣ, такъ и на

Кондѣ населеніе живетъ только въ долинахъ рѣкъ, а по обѣ стороны долинъ идетъ совершенно незаселенное пространство, въ которомъ перемежаются лѣса, болота и долины большихъ и малыхъ рѣкъ, притоковъ главныхъ артерій Всѣ эти громадныя пространства, составляющія уѣздъ Тобольскій, сѣверную часть Туринскаго и Тарскаго и южную—Сургутскаго, въ настоящее время служатъ только мѣстомъ для звѣринаго промысла, сбора кедровыхъ орѣховъ и брусники и, кромѣ крайнѣ незначительнаго количества инородцевъ, не имѣютъ постояннаго населенія. Посѣщающіе эту мѣстность промышленники положительно утверждаютъ, что въ ней есть много мѣстъ удобныхъ для жительства и въ частности покосовъ по рѣчкамъ и дубровамъ, но все это ждетъ рукъ и дождется ихъ только тогда, когда явится хорошій спросъ на продукты, какіе можетъ доставить край.

Но еще удобнѣе для скотоводства, повидимому, долина р. Оби, особенно вверхъ отъ устья р. Иртыша до границъ Томской губерніи. Здѣсь на протяженіи 700 верстъ долина этой рѣки имѣетъ ширину въ среднемъ не менѣе 20 верстъ. Каждый годъ это огромное пространство заливается водой, по спадѣ которой покрывается чрезвычайно густою и высокою травой. Насколько обильны здѣсь покосы, видно изъ того что въ Сургутскомъ уѣздѣ, по словамъ мѣстныхъ жителей, одинъ работникъ въ день можетъ накосить до 30 копенъ, или около 150 пудовъ сѣна. Луга же по долинѣ Оби совершенно ровные, безъ кочекъ и кустарниковъ, и почва на нихъ, кромѣ болѣе низкихъ мѣстъ, твердая, такъ что, когда они совершенно обсохнутъ къ концу лѣта, въ очень многихъ мѣстахъ возможна уборка сѣна посредствомъ сѣнокосильной машины и конныхъ граблей. О высокихъ качествахъ обской травы отзывы мѣстныхъ крестьянъ—прямо восторженные. Говорятъ, что у нихъ на лугу корова цѣлый день пасется не сходя съ мѣста, а только поварачиваясь вокругъ себя. Лошади лѣтомъ на подножномъ корму такъ отъѣдаются, что зимніе хомуты на нихъ нельзя надѣть. Иртышскіе крестьяне, бывавшіе на Оби съ извозомъ, завидуютъ качествамъ обского сѣна и утверждаютъ,

что какъ рыба въ Оби вкуснѣе и жирнѣе иртышской, такъ и сѣно на обскихъ лугахъ лучше иртышскаго. Къ сожалѣнію, долина рѣки Оби до настоящаго времени совершенно не обслѣдована въ хозяйственномъ отношеніи и говоря о ея богатствахъ, приходится ссылаться только на личныя наблюденія и отзывы мѣстныхъ жителей. Но по всѣмъ видимостямъ эта мѣстность по количеству и качеству корма, который она можетъ доставить, была бы настоящею обѣтованною землей для скотоводства, подъ условіемъ, если-бы здѣсь было побольше населенія, если бы оно было не такъ рутинно и безпечно, еслибы все вниманіе его не было поглощено рыбной ловлей. Трудно и вообразить себѣ, какую массу масла, мяса, сала и кожъ можно бы получить, еслибы обратить въ кормъ для скота все это безконечное травяное море, покрывающее къ концу августа и началу сентября колоссальную долину исполинской рѣки. Между тѣмъ въ этомъ обильномъ первосортнымъ кормомъ обширномъ краѣ скотоводство развито очень мало, а какъ доходный промыселъ, можно сказать, совсѣмъ не существуетъ, тогда какъ въ южной части губерніи, прорѣзанной Сибирской магистралью, скотоводство, далеко не имѣя такихъ удобствъ, какъ на сѣверѣ, играетъ столь видную роль въ народномъ хозяйствѣ. Знающія лица утверждаютъ, что изъ долины Оби вполнѣ возможенъ экспортъ прессованнаго сѣна на Уралъ, гдѣ пудъ сѣна въ нѣкоторыхъ мѣстахъ продается за 50 коп.

Причинъ слабаго развитія скотоводства въ описанномъ районѣ нѣсколько, но всѣ онѣ принадлежатъ къ числу устранимыхъ.

Главною причиной нужно считать обиліе въ томъ краѣ рыбы, цѣннаго звѣря, и орѣховъ—такихъ продуктовъ, которые не требуютъ для своей добычи продолжительнаго и регулярнаго труда и даютъ достаточныя средства для крайне немногочисленнаго населенія того края, чѣмъ уничтожается побужденіе къ изысканію другихъ источниковъ существованія.

Причина эта устранится сама собою съ увеличеніемъ въ краѣ населенія, которое неминуемо послѣдуетъ, если про-

рѣзывающіе его водные пути будутъ соединены съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ краткимъ и удобнымъ рельсовымъ путемъ. Разработка лѣсныхъ богатствъ, которая можно ожидать, вызвана будетъ проведеніемъ этого пути, привлечетъ въ край рабочихъ изъ сосѣднихъ густонаселенныхъ губерній, которые познакомившись съ необычайнымъ привольемъ и богатствомъ здѣшнихъ мѣстъ, несомнѣнно дадутъ значительный контингентъ переселенцевъ, и медленно идущій въ настоящее время процессъ заселенія описываемой мѣстности ускорится.

Другое препятствіе къ развитію скотоводства въ описываемомъ районѣ заключается въ томъ, что во многихъ мѣстахъ, особенно въ долинѣ р. Оби, самая выгодная работа по ловлѣ рыбы, осенняя неводьба, нерѣдко совпадаетъ по времени съ сѣнокосомъ, отчего образуется недостатокъ рабочихъ рукъ для послѣдней работы. Поэтому сѣна ставится мало, мало разводится и скота. Этотъ недостатокъ уже и теперь можетъ быть устраненъ путемъ примѣненія сѣнокосильныхъ машинъ, имѣющихъ столь широкое употребленіе на югѣ губерніи, а съ увеличеніемъ населенія препятствіе это устранится само собою.

Примѣненіе же машинной уборки травъ можетъ дать существенную помощь и противъ одного изъ самыхъ важныхъ препятствій къ развитію скотоводства въ долинѣ рѣки Оби, многимъ кажущагося неустранимымъ. Рѣчь идетъ о періодически повторяющихся полныхъ неурожаяхъ травы, зависящихъ отъ чрезмѣрныхъ разливовъ Оби, когда полая вода стоитъ до поздняго лѣта и на затопленныхъ ею лугахъ, кромѣ немногихъ высокихъ гривъ, трава не успѣваетъ вырости до наступленія холодовъ. Для такихъ годовъ хозяева должны имѣть запасы сѣна, что впрочемъ и дѣлается уже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ, напримѣръ, въ с. Самаровѣ. Для того, чтобы имѣть возможность собрать эти запасы, нужно только одно—ускорить сѣнокосъ, потому что травы такъ много, что о недостаткѣ ея не можетъ быть и рѣчи. Кстати сказать, что слишкомъ продолжительные разливы Оби людьми поверхностно знакомыми съ краемъ, чаще всего выставляются въ

видѣ доказательства невозможности въ долинѣ этой рѣки какой либо другой хозяйственной дѣятельности, кромѣ рыболовства. Но это одно изъ тѣхъ распространенныхъ въ публикѣ предубѣжденій противъ предполагаемой страны тундръ и морозовъ, которыя разсѣеваются при ближайшемъ знакомствѣ съ краемъ. Въ трудѣ г. Дунинъ-Горкавича, посвященномъ описанію сѣвера Тобольской губерніи, содержатся обстоятельныя данныя, изъ коихъ видно, что наводненія, имѣющія результатомъ полный неурожай травъ, бываютъ рѣдко, не чаще одного раза въ десятилѣтіе. (Тобольскій сѣверъ. А. А. Дунинъ-Горкавичъ. Стр. 5).

Но главная причина, почему скотоводство имѣетъ слабое развитіе въ столь удобной для него мѣстности, какъ долина р. Оби, низовье Иртыша и долина р. Конды, не говоря уже о тѣхъ обширнѣйшихъ пространствахъ въ сторонѣ отъ этихъ долинъ, которыя ждутъ еще населенія, заключается въ томъ, что на продукты скотоводства нѣтъ спроса, или другими словами, на нихъ низки цѣны. Если бы въ Тобольскѣ, представляющемъ собой единственный пунктъ, чрезъ который вывозятся всѣ продукты сѣвернаго края Тобольской губерніи, открылся такой же спросъ на мясо, масло и другіе продукты скотоводства, какъ, напримѣръ, въ Курганѣ и другихъ станціяхъ Сибирской желѣзной дороги, это дало бы могучій толчекъ развитію этого промысла въ описываемомъ районѣ. Уже и теперь есть признаки движенія въ этомъ направленіи. На Иртышѣ въ с. Новомъ, 90 верстъ ниже Тобольска, въ 1905 году открыта первая въ этомъ краѣ маслодѣльня. Около Березова, гдѣ раньше ни о чемъ, кромѣ рыбы, не думали, годомъ раньше появилась скотоводная ферма и предполагается также устройство маслодѣльнаго завода. Лѣтомъ 1905 года, по иниціативѣ изъ Березова, отправлена было въ пріобской край Тобольскимъ правительственнымъ агрономомъ сѣнокосильная машина для демонстраціи и эта въ томъ краѣ новинка возбудила не только интересъ, но и спросъ на машины, которыхъ затребовано десять. Дальность разстоянія отъ долины р. Оби до Тобольска не можетъ служить препятствіемъ

къ доставкѣ масла или даже и мяса до этого пункта, такъ какъ въ настоящее время отъ Сургута и мѣстностей, лежащихъ выше его по Оби, въ зимнее время везуть въ Тобольскъ рыбу, даже такую малоцѣнную, какъ щука, цѣна которой на Тобольскомъ рынкѣ въ среднемъ не превышаетъ 2 руб. за пудъ, спускаясь иногда до 1 рубля. Если такой дешовый товаръ выдерживаетъ перевозку, то возить масло, при цѣнѣ его отъ 8 до 12 руб. за пудъ, несомнѣнно будетъ расчетъ. Кромѣ масла пойдетъ и мясо, если будетъ на него неограниченный спросъ при цѣнѣ не менѣе 2 р.—2 р. 50 к. за пудъ. Лѣтомъ же между Тобольскомъ и долиной рѣки Оби существуетъ удобное пароходное сообщеніе.

Если въ описываемомъ краѣ вслѣдствіе его отдаленности, рѣдкаго населенія и незначительной величины населенныхъ пунктовъ, трудно ожидать скораго развитія маслодѣлія въ той формѣ, какъ оно сложилось въ южной части губерніи, т. е. съ обработкой скупаемаго у производителей молока на большихъ маслодѣльныхъ заводахъ, выдѣлывающихъ экспортные сорта сливочнаго масла, то мыслимы другія формы молочнаго хозяйства въ родѣ, напримѣръ, производства цѣннаго въ настоящее время и имѣющаго большой сбытъ топленаго масла, съ примѣненіемъ ручного сепаратора и маслобойки, попытка къ чему уже была въ сѣверной части губерніи (г. Устюжаниной, въ с. Булашевскомъ, Тобольскаго уѣзда, въ концѣ 90-хъ годовъ).

Несомнѣнно, что соединеніе удобнымъ путемъ Обского бассейна съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, вызоветъ къ жизни въ описываемой мѣстности и лѣсное дѣло и скотоводство, а также подыметъ цѣну и теперешнихъ продуктовъ края, т. е. главнымъ образомъ,—рыбы. Поднятіе же цѣнъ на продукты добывающей промышленности по непреложному экономическому закону вызоветъ поднятіе цѣнъ на трудъ и притокъ рабочихъ рукъ изъ мѣстностей, гдѣ онѣ дешевы. Увеличеніе населенія въ свою очередь вызоветъ стремленіе къ изысканію новыхъ источниковъ существованія, новыхъ отраслей производительнаго труда. Выше было указано, что

есть вѣскія основанія считать часть Тобольской губерніи, южнѣе 61 параллели, мѣстностью, въ которой возможно земледѣліе. Это даетъ увѣренность въ прочности экономическаго будущаго описываемой страны, такъ какъ земледѣліе—непремѣнное условіе, безъ котораго немыслимо существованіе въ какой либо мѣстности значительнаго населенія. О томъ, въ какихъ размѣрахъ возможно здѣсь развитіе сельскаго хозяйства, сколько здѣсь земель, удобныхъ для хлѣбопашества, или такихъ, которыя могутъ быть сдѣланы удобными съ примѣненіемъ тѣхъ или другихъ мелиорацій, или другими словами—о томъ насколько велика колонизаціонная емкость описываемаго края, ничего опредѣленнаго сказать нельзя по той причинѣ, что онъ въ сельскохозяйственномъ отношеніи совершенно не обслѣдованъ. Судить же о будущемъ по настоящему состоянію тамъ земледѣлія нельзя, такъ какъ оно въ описываемомъ районѣ, кромѣ немногихъ мѣстностей, составляетъ занятіе второстепенное. Въ лучшемъ случаѣ крестьяне обрабатываютъ только столько земли, сколько нужно для прокормленія семьи, а на покрытіе другихъ расходовъ имѣютъ повсемѣстно какіе-нибудь другіе промыслы. Поэтому, множество земель, удобныхъ для посѣва хлѣбовъ, лежитъ подъ ельниками и березниками, а во многихъ мѣстахъ даже и незаросшія удобныя для пахоты земли не эксплуатируются за недостаткомъ рабочихъ рукъ. На основаніи того, что извѣстно объ описываемомъ районѣ, можно предполагать, что въ случаѣ увеличенія населенія, здѣсь земледѣліе будетъ имѣть нѣсколько иной характеръ, чѣмъ въ южной части губерніи, прорѣзанной Сибирскою желѣзною дорогой. Здѣсь невозможно хозяйство безъ удобренія и производство такихъ цѣнныхъ хлѣбовъ, какъ высокіе сорта пшеницы. Нельзя здѣсь ожидать и такихъ высокихъ урожаевъ, какіе бываютъ годомъ въ южной части губерніи—до 150—200 пудовъ съ десятины. Поэтому сельское хозяйство здѣсь не можетъ имѣть характера спекулятивнаго промысла. Здѣсь невозможенъ типъ хозяина посѣвщика, старающагося только объ одномъ, какъ бы побольше засѣять земли и скорѣе использовать ея естествен-

ное плодородіе. Описываемой мѣстности болѣе свойственно упорядоченное, мелкое и интенсивное хозяйство съ небольшою площадью посѣва и усиленнымъ приложеніемъ къ ней труда. Но съ другой стороны, въ сѣверномъ районѣ нельзя ожидать и такихъ рѣзкихъ колебаній урожая отъ нуля и до 200 пудовъ съ десятины, какъ въ южныхъ уѣздахъ, гдѣ періодически повторяющіяся засуха и кобылка иногда сводятъ на нѣтъ всѣ труды земледѣльца. Земледѣліе въ сѣверной части губерніи, при лѣсномъ характерѣ мѣстности и обиліи атмосферныхъ осадковъ, будетъ болѣе устойчиво и болѣе застраховано отъ несчастныхъ случайностей. Всѣ эти теоретическія соображенія и предположенія имѣютъ подтвержденіе на опытѣ въ тѣхъ немногихъ мѣстностяхъ описываемаго района, гдѣ земледѣліе давно уже привилось и сдѣлалось единственнымъ или по крайней мѣрѣ—преобладающимъ занятіемъ жителей. Наиболѣе типичною изъ такихъ мѣстностей является часть Туринскаго уѣзда по среднему теченію рѣки Туры, прилегающая къ Верхотурскому и Ирбитскому уѣздамъ Пермской губерніи. Въ старину эта мѣстность представляла собой такіе же урманы и болота, такіе же ельники и пихтари, какъ и весь описываемый районъ Тобольской губерніи, но густота населенія давно уже сдѣлала невозможнымъ существованіе промыслами, въ родѣ звѣроловства и сбора кедровыхъ орѣховъ. Населеніе обратилось къ хлѣбопашеству, расчистило лѣса, осушаетъ болота, проложило дороги и покрыло всю мѣстность селами и деревнями. Въ настоящее время эта мѣстность, окруженная съ двухъ сторонъ дикими лѣсами и болотами, даетъ значительный избытокъ хлѣба, сбываемый на сосѣднихъ Уральскихъ заводахъ. Урожаи здѣсь не высоки, но отличаются постоянствомъ, населеніе выдѣляется своимъ трудолюбіемъ и благоустройствомъ своего быта. По своей относительной культурности, трудолюбію и предпріимчивости туринскіе крестьяне выгодно отличаются отъ жителей другихъ мѣстностей Тобольской губерніи, что и было подмѣчено однимъ изъ знатоковъ этого края г. Кауфманомъ. По этой мѣстности можно судить о томъ, чѣмъ можетъ быть

въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ земледѣльческій сѣверъ Тобольской губерніи.

Приведенныхъ скудныхъ данныхъ недостаточно для сужденія о колонизаціонной емкости описываемаго района Тобольской губерніи, но если бы она оказалась не выше чѣмъ въ такой обиженной судьбою губерніи, какъ Вологодская, то и тогда, полагая 4 человѣда на 1 кв. версту, нужно считать что мѣстность эта, занимающая 300,000 кв. верстъ, можетъ вмѣстить до 1,200,000 населенія, тогда какъ теперь сельское населеніе Туринскаго, Тобольскаго, Сургутскаго и сѣверной части Тарскаго уѣздовъ равняется всего только 270,000 человѣкъ обоего пола, т. е. менѣе 1/4 минимальной вмѣстимости.

До настоящаго времени шла рѣчь о сѣверной части Тобольской губерніи, доступной по климатическимъ условіямъ для земледѣльческой колонизаціи. Сѣвернѣе этой полосы въ предѣлахъ Березовскаго и сѣверной части Сургутскаго уѣзда на пространствѣ свыше 800,000 кв. верстъ раскинулась громадная страна съ крайне скуднымъ населеніемъ, страна рыбопромышленности, звѣриныхъ промысловъ и оленеводства. Суровый климатъ не допускаетъ возможности сдѣлаться этой странѣ когда нибудь страной земледѣлія, но естественныя богатства и въ этой мѣстности обильны и далеко не использованы въ настоящее время. И здѣсь не мало лѣсовъ и луговъ, а главное богатство края—рыба еще ожидаетъ улучшенія пріемовъ ея приготовленія. 28 лѣтъ тому назадъ въ трудѣ Полякова, путешествовавшаго по порученію академіи наукъ въ долину р. Оби, заявляется, что по признанію какъ самаго Полякова, такъ встрѣтившихся съ нимъ членовъ Бременской экспедиціи Финша и Брема „нѣтъ хуже метода на землѣ, по которому бы приготовлялась такая лучшая въ свѣтѣ рыба“. Что было вѣрно 30 лѣтъ тому назадъ, вѣрно и теперь, потому что возникновенія 2—3 консервныхъ заведеній на крайнемъ сѣверѣ Тобольской губерніи нельзя считать серьезнымъ шагомъ впередъ въ дѣлѣ улучшенія методовъ приготовленія выдающейся по своимъ высокимъ качествамъ

обской рыбы, и до сихъ поръ большая часть превосходныхъ моксуновъ и другихъ рыбъ благородной лососевой породы превращаются рыбопромышленниками въ стоповую рыбу, т. е. продуктъ, годный только на неприхотливый вкусъ крестьянина. И это въ такое время, когда изъ Австраліи и южной Америки чрезъ экваторъ и тропики везутъ мороженое мясо въ Англію и Германію на разстояніе десятковъ тысячъ верстъ, когда даже съ отдаленнаго Амура была удачная попытка привезти мороженую кэту въ Гамбургъ. Можетъ быть соединеніе крайняго сѣвера съ всемірнымъ рынкомъ кратчайшимъ, удобнымъ и дешевымъ путемъ побудитъ рыбопромышленниковъ примѣнить болѣе современные методы консервированія и пересылки такого цѣннаго продукта, какъ обская рыба, вмѣсто традиціоннаго стопового засола, совершенно ее обезцѣнивающаго. Повышеніе же цѣнъ на продукты, которое было бы достигнуто этимъ путемъ, несомнѣнно отозвалось бы благопріятно на матеріальномъ благосостояніи населенія крайняго сѣвера.

Если для экономическаго оживленія сѣвера бассейна рѣки Оби, для использованія неисчислимыхъ богатствъ этого обширнаго края, нужно приближеніе его къ міровому рынку, то первымъ шагомъ къ осуществленію этой огромной и важной задачи была бы постройка желѣзной дороги до гор. Тобольска. Въ силу историческихъ и географическихъ условій Тобольскъ является для сѣвера Тобольской губерніи тѣмъ же, чѣмъ Петербургъ для всей Россіи—своего рода окномъ на вольный свѣтъ. Почти вся промышленная и торговая дѣятельность этой страны—въ рукахъ тобольскихъ купцовъ. Имъ принадлежитъ большая часть рыбныхъ промысловъ, они же являются скупщиками пушнины, орѣха и другихъ продуктовъ сѣвера и снабжаютъ его жителей необходимыми для нихъ товарами. Лѣтомъ почти одни только тоболяки отправляютъ на сѣверъ рыболовныя суда, съ артелями рабочихъ и поддерживаютъ пароходное сообщеніе съ краемъ, а зимой вся рыба и другіе продукты идутъ гужемъ только до Тобольска и здѣсь переваливаются. Тоболяки устанавливаютъ цѣны на

продукты сѣвера и всякое измѣненіе спроса на нихъ въ этомъ городѣ сейчасъ же дѣлается извѣстнымъ во всемъ обширномъ краѣ и отражается на экономическомъ состояніи его жителей. Такая перемѣна, такой экономическій толчекъ, какъ доведеніе Пермской дороги до Тобольска сейчасъ же отразился бы на всемъ, населенномъ подвижнымъ и промысловымъ народомъ, краѣ. Измѣненіе цѣнъ, измѣненіе спроса, возникновеніе требованія на такіе продукты, которыхъ раньше не требовалось, сейчасъ же вызвали бы перемѣны въ направленіи хозяйственной дѣятельности жителей сѣвера.

Кромѣ сѣрой крестьянской массы, въ селахъ и деревняхъ этой части Тобольской губерніи живетъ много торговыхъ людей, рыбопромышленниковъ и скупщиковъ. Это народъ бывалый и предпріимчивый, новаго они не боятся, а напротивъ имъ интересуются, и этотъ элементъ, въ случаѣ возникновенія спроса на тѣ богатства края, которыя теперь не эксплуатируются, съумѣетъ приспособиться къ новымъ условіямъ и завести новыя отрасли промышленности.

Но несомнѣнно, что для полнаго оживленія неизмѣримыхъ пространствъ сѣвера Западной Сибири такой скромной мѣры какъ желѣзная дорога до Тобольска недостаточно. Она дастъ только первый толчекъ оживленію края, будетъ только первымъ шагомъ по намѣченному пути. Вторымъ и болѣе рѣшительнымъ шагомъ было бы продолженіе этого пути далѣе на востокъ по тому же направленію, до пресѣченія съ Обью и дальше до Енисея. Когда-нибудь для Сибири понадобится вторая магистраль, потому что странно было бы такой большой странѣ остаться на-вѣки при одной желѣзнодорожной линіи. Вести же вторую магистраль ближе 300—400 верстъ къ существующей линіи было бы едва ли расчетливо, потому что тогда сферы вліянія обѣихъ дорогъ совпадутъ. Самымъ желательнымъ направленіемъ второй магистрали была бы линія, проведенная между 60 и 58 параллелями, которая составила бы продолженіе строющейся дороги Петербургъ—Вологда—Вятка—Пермь, черезъ Тюмень—Тобольскъ и далѣе на востокъ. Правда, восточнѣе Тобольска

дорога пойдетъ мѣстами, которыя еще только теперь начинаютъ заселяться, какъ сѣверная часть Тарскаго уѣзда, или же еще ждутъ своей очереди, какъ мѣстности, лежащія далѣе на востокъ. Но развѣ въ Америкѣ не строятъ дорогъ въ незаселенныхъ мѣстахъ и развѣ эти мѣста послѣ того не заселяются? Нѣтъ надобности доказывать, что въ Европейской Россіи не станетъ дѣло за охотниками переселиться на новыя мѣста, хотя бы это были и сибирскіе урманы. Если теперь тарскіе урманы и туринскіе лѣса заселяются при отсутствіи въ нихъ удобныхъ путей, то легко представить себѣ, сколько выиграютъ они, какъ мѣсто для колонизаціи, когда по нимъ протянется рельсовый путь. Если найдено нужнымъ построить Пермь—Котласскую дорогу, или даже Ярославско-Архангельскую линію, то какъ отрицать возможность постройки дороги, которая будетъ служить прямымъ продолженіемъ линіи Петербургъ—Вологда—Вятка—Пермь и которая будетъ питать эту линію грузами.

Все изложенное выше можетъ быть резюмировано въ слѣдующихъ положеніяхъ:

1) Желѣзнодорожная линія Тобольскъ—Тюмень наиболѣе удачно разрѣшаетъ задачу усиленія провозоспособности пути, связывающаго бассейны Волги и Оби.

2) Эта линія разрѣшитъ задачу разгруженія западнаго участка Сибирской магистрали отъ одолѣвающихъ ее теперь залежей.

3) Соединеніе Тобольска, какъ экономическаго центра Сѣверо-Западной Сибири, съ общей желѣзнодорожной сѣтью положитъ прочное начало оживленію этого богатаго и обширнаго края.

4) Будучи естественнымъ продолженіемъ строющейся сѣверной линіи Петербургъ—Вологда—Вятка—Пермь, линія Тюмень—Тобольскъ можетъ служить звеномъ второй Сибирской магистрали, необходимость проведенія которой уже приближается.

